

Ecole des Hautes Études Commerciales d'Alger

EHEC

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

Option : Affaires Internationales

Thème :

**Le rôle du transitaire dans le transport
international des marchandises
par voie maritime**

Étude de cas : UNIVERSAL TRANSIT

Présenté par :

M^{elle} Chaker Safa Yousra

Encadreur :

M^{me} BENMAHROUCHE Amina
Maitre assistant « A »

**7^{ème} Promotion
Septembre 2020**

Ecole des Hautes Études Commerciales d'Alger

EHEC

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

Option : Affaires Internationales

Thème :

**Le rôle du transitaire dans le transport
international des marchandises
par voie maritime**

Étude de cas : UNIVERSAL TRANSIT

Présenté par :

M^{elle} Chaker Safa Yousra

Encadreur :

M^{me} BENMAHROUCHE Amina

Maitre assistant « A »

**7^{ème} Promotion
Septembre 2020**

Dédicaces

Je dédie ce mémoire

À :

Mes très chers parents

Qui ont œuvré pour ma réussite, de par leur amour, leur soutien, tous les sacrifices consentis et leurs précieux conseils, pour toute leur assistance et présence dans ma vie.

Mon frère Yasser

Que je lui souhaite une vie pleine de bonheur et toute la réussite dans son parcours académique et que Dieu, le tout puissant, le protège et le garde.

Mes ami(e)s qui m'ont toujours soutenue et encouragée.

Tous ceux et toutes celles qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.

Remerciement

*Je tiens à remercier en tout premier lieu DIEU Tout
Puissant de m'avoir donnée la volonté et le courage pour élaborer ce travail.*

*Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon encadreur M^{me} Amina
BENMAHROUCHE pour son soutien tout au long de la réalisation de cette
recherche.*

*Je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude à mon
promoteur Mme Sarah OUASSA, responsable de département shipping au sein
UNIVERSAL TRANSIT qui m'a assistée et accordée toute son attention.*

*Un grand merci au déclarant en douane Halim SALAH pour sa disponibilité et
son aide.*

*Je tiens également à remercier toute l'équipe UNIVERSAL TRANSIT, l'Ecole
des Hautes Etudes Commerciales, les enseignants et les bibliothécaires.*

*Enfin, je présente mes remerciements aux membres du Jury qui m'ont fait
l'honneur d'évaluer et de juger mon travail.*

Résumé

L'ouverture du marché Algérien a permis aux échanges commerciaux de gagner de l'essor, notamment avec l'évolution du transport maritime qui est très favorisé, car aucun autre mode de transport ne peut supporter un trafic d'une telle intensité.

L'accroissement du volume des échanges internationaux ont fait que les opérateurs économiques font appel, la plupart du temps, aux intermédiaires appelés « transitaires ». Ces derniers interviennent dans la chaîne du transport maritime, effectuent les formalités administratives et réglementaires, ainsi s'assurent que les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux circulent entre le point d'origine et le point de destination.

Cette recherche a pour objectif d'essayer de comprendre la place et le rôle du transitaire dans le transport international des marchandises par voie maritime, et de comprendre le déroulement des opérations du transit maritime à l'importation effectuées par le transitaire international. Cela en menant une étude qualitative et en effectuant un stage pratique au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT.

Mots clés : Transport maritime, marchandises, transitaire, intermédiaire.

Abstract

The opening of the Algerian market allowed the trade to earn the rise, especially with the development of maritime transport which is highly favored, as no other mode of transport can withstand traffic of such intensity.

The increase in the volume of international trade made that the economic operators appeal, most of the time, to intermediaries called "freight forwarders". These latter are involved in the maritime transport chain, carry out administrative and regulatory formalities, and ensure that goods which are the subject of the international trade move between the point of origin and the point of destination.

The purpose of this research is to try to understand the place and role of the freight forwarder in the international carriage of goods by sea, and to understand the course of the maritime transit to import operations carried out by the international freight forwarder. This is done by conducting a qualitative study and doing a practical internship at UNIVERSAL TRANSIT.

Keywords: Shipping, freight, freight forwarder, intermediary.

ملخص

سمح افتتاح السوق الجزائرية للمبادلات التجارية بالإشراق، خاصة مع تطور النقل البحري، والذي يعتبر الأفضل، لأنه لا توجد غيره وسيلة نقل أخرى يمكنها تحمل مثل هذا الحجم من البضاعة.

أدت الزيادة في حجم التجارة الدولية إلى اعتماد الشركات التجارية، في معظم الأحيان، على وسطاء يطلق عليهم "وكلاء الشحن". حيث يتدخل هؤلاء في سلسلة النقل البحري، يقومون بتنفيذ الإجراءات الإدارية والتنظيمية، وبالتالي يضمنون أن البضائع الخاضعة للتجارة الدولية تدور بين نقطة المنشأ ونقطة الوصول.

يهدف هذا البحث إلى محاولة فهم مكان ودور وكيل الشحن في النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وفهم كيفية سير عمليات العبور البحري عند الاستيراد التي يقوم بها وكيل الشحن الدولي. وهذا من خلال إجراء دراسة نوعية وإجراء تدريب عملي في شركة انيفارسال ترونزيت.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، البضائع، وكيل الشحن، الوسيط.

Liste des tableaux

Page

Chapitre I :

Tableau I-1: Evolution du trafic maritime international	10
Tableau I-2: Les incoterms 2020 : tout mode de transport	33
Tableau I-3: Les incoterms 2020 : transport maritime et fluvial	34

Chapitre II :

Tableau II-1 : Les différences entre commissionnaire et mandataire	48
Tableau II-2 : Les meilleurs transitaires maritimes mondiaux	58

Chapitre III :

Tableau III-1 : Les documents exigés pour les formalités bancaires, contrôle aux frontières (fraudes) et douanières	81
Tableau III-2 : Tarifs surestaries et franchises à l'importation en Algérie (CMA CGM)	85
Tableau III-3 : Les frais de restitution des conteneurs vides à l'import	89
Tableau III-4 : Présentation des interviewés	93

Liste des figures

Page

Chapitre I :

Figure I-1 : Les intervenants de la chaîne du transport maritime pour le transport d'une
marchandise d'un point A à un point D via les ports B et C 15

Figure I-2 : Les LINER TERMS 39

Chapitre II :

Figure II-1 : Le transitaire à l'international 46

Chapitre III :

Figure III-1 : Logo de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT... 72

Figure III-2 : Les différentes solutions d'UNIVERSAL TRANSIT... 75

Figure III-3 : Service Tracking de la compagnie MSC (Mediterranean Shipping Company).. 83

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
BAF	Bunker Adjustment Fees
BL	Bill of Lading
CAF	Currency Adjustment Fees
CCI	Chambre de Commerce International
CCQ	Certificat de Contrôle Qualité
CFR	Cost and Freight
CGM	Compagnie Générale Maritime
CIF	Cost Insurance Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CMA	Compagnie Maritime d’Affrètement
CNT	Conteneur
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CPT	Carriage Paid To
DAP	Delivered at Place
DDP	Delivered Duty Paid
DPU	Delivered at Place Unloaded
DZD	Dinar Algérien
ETD	Estimated Time of Départure
EDI	Echange de données informatisées
ETA	Estimated Time of Arrival
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FBL	FIATA Bill of Lading
FCA	Free Carrier
FCL	Full Container Load

FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations
FOB	Free On Board
GED	Gestion Electronique des Documents
HSE	Health, Security, Environment
HT	Hors Taxe
IATA	International Air Transport
INCOTERMS	International Commercial Terms
ISO	International Organization for Standardization
KPI	Key Performance Indicator
LCL	Less Container Load
LTM	Lettre de Transport Maritime
MSC	Méditerranéan Shipping Company
MTA	Maghrébine de Transport et Auxiliaire
NIF	Numéro d'Immatriculation Fiscale
OBL	On-Board Bill of Lading
OIT	Organisation Internationale du travail
OMI	Organisation Maritime Internationale
SIGAD	Système d'Informations et de Gestion Automatisée des Douanes
TBL	Through Bill of Lading
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	Union Européenne
USD	United State Dollar

Sommaire

Page

Introduction générale.....	1
Chapitre I : le transport international maritime	6
Section 01 : généralités sur le transport international maritime	8
Section 02 : les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime	14
Section 03 : les incoterms et les techniques du transport maritime	30
Chapitre II : présentation du transitaire dans le transport international maritime.....	44
Section 01 : la présentation du transitaire	46
Section 02 : les obligations et les droits du transitaire	51
Section 03 : les différentes activités, fonctions et rôles tenus par le transitaire	56
Chapitre III : l'intermédiation du transitaire dans le transport maritime des marchandises. Cas UNIVERSAL TRANSIT... ..	68
Section 01 : présentation de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT... ..	70
Section 02 : le déroulement des opérations du transit maritime à l'importation au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT	79
Section 03 : méthodologie de l'enquête et analyse des résultats	89
Conclusion générale	102

Introduction générale

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits, tels que les matières premières, les produits semi-traités et les produits manufacturés. L'accroissement d'échanges internationaux devient de plus en plus conséquent grâce au phénomène de la mondialisation. Ce phénomène, qui existait déjà auparavant, sans pour autant porter le nom de "mondialisation" a évolué avec la révolution industrielle.

La mondialisation de la production s'est traduite par un développement marqué des transports internationaux, dont le but est de répondre à des besoins de mouvements de biens. Ce mouvement se fait à l'aide de différents modes de transport qui sont le transport terrestre, aérien et maritime qui ont chacun leur spécificité. Parmi ces modes de transport, nous pouvons citer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international et qui occupe une place privilégiée dans le transport de marchandises à l'international.

Le transport maritime possède un quasi-monopole pour les échanges massifs, aussi bien à longue distance qu'à courte distance. En effet, il assure environ 80 % du commerce mondial entre les peuples et communautés de la planète. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).

Ce type de transport joue un rôle majeur dans le développement des pays car, il reste un lien crucial permettant d'établir des relations commerciales entre les différentes parties du monde très éloignées. La distance entre l'acheteur et le vendeur est une contrainte majeure dans l'expédition d'une marchandise, pour ça l'achat et/ou la vente de marchandises à l'étranger implique une organisation du transport et de nombreux documents à compléter, et nécessite des connaissances approfondies en commerce et en transport international.

L'économie mondiale et le commerce créent de la demande de transport maritime satisfaite par le moyen de navires. Le contrat de transport maritime est matérialisé par un connaissement aussi bien dans le cadre d'un transport en ligne régulière que dans celui d'un affrètement qui passe par l'exploitation des navires qui font le *tramping*.

Dans le cas de l'affrètement, le connaissement est émis parallèlement à l'existence de la charte-partie qui matérialise le contrat en question. Dans cette optique, le connaissement peut alors jouer deux rôles : celui d'un simple reçu par le capitaine de la quantité exacte des

marchandises mises à bord ; celui d'un titre représentatif de la marchandise que l'affrèteur entend remettre au véritable propriétaire.

En revanche, régi par la convention de Bruxelles (de 1924) et la convention de Hambourg (de 1978), l'acheminement des marchandises par voie maritime implique la participation des principaux acteurs qui sont le chargeur, le transporteur et le réceptionnaire.

Ces derniers sont soumis à des obligations prévues par le contrat de transport maritime qui les lie. A côté de ces acteurs, nous retrouvons plusieurs auxiliaires de transport qui accomplissent différentes tâches. Parmi ces auxiliaires, certains jouent un rôle important tel est le cas du transitaire. Cet auxiliaire du commerce international est chargé d'accomplir toutes les formalités nécessaires pour pouvoir faire sortir la marchandise du port. Celui-ci doit avoir une bonne connaissance du métier pour pouvoir être capable de mener à bien le travail qui lui sera confié. Il peut avoir plusieurs visages car il peut être en même temps commissionnaire en douane et commissionnaire de transport.

Le transitaire peut agir soit en son nom propre, ou bien comme mandataire du propriétaire de la marchandise. Il est devant la loi responsable des déclarations qu'il établit, et il est détenteur d'un agrément lui permettant de pouvoir exercer. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives, réglementation, gestion administrative et financière...etc.

Les entreprises de dimension réduite rechercheront en priorité des coûts acceptables. Elles recouvrent au rapport qualité-prix. La rapidité, la sécurité et la qualité de service seront privilégiées pour les marchandises à haute valeur ajoutée, même si le coût de service est plus élevé. Mais les opérateurs auront intérêt à se tenir au courant de nouveaux produits constamment mis au point par les transitaires au niveau de leurs nouvelles techniques pour améliorer leur rapidité et pour respecter les délais.

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de transit en Algérie.

C'est dans ce contexte que notre sujet de recherche porte sur « le rôle du transitaire dans le transport international des marchandises par voie maritime », et qui sera réalisé au niveau de l'entreprise « UNIVERSAL TRANSIT ». Le choix de ce thème se rapporte, au fait

qu'actuellement la demande du transport maritime est de plus en plus demandée, et que 95% des marchandises entrant dans le commerce extérieur de l'Algérie, empruntent la voie maritime.

Ainsi, l'objet de notre travail de recherche consiste à :

- Comprendre le rôle du transitaire dans le transport maritime international de marchandises ainsi que les différentes activités qu'il effectue.
- Fournir un aperçu des qualités de services des transitaires en matière de rapidité dans le traitement des opérations, et les perceptions des opérateurs économique à leur égard.
- faire des recommandations et donner des solutions.

Afin d'atteindre ces objectifs, nous allons essayer de répondre à la problématique suivante:

Quel est le rôle du transitaire dans le transport international des marchandises par voie maritime ?

Pour mieux cerner notre objet de recherches, il est nécessaire de formuler d'autres questions secondaires :

- Quels sont les principaux intervenants, documents et contrats dans le transport maritime ?
- Quels sont les différents rôles, fonctions, activités et obligations du transitaire ?
- Quelle est la qualité de services que propose le transitaire dans le transport maritime des marchandises ?
- Quelle est l'importance du transitaire dans la réussite d'une transaction au niveau du transport maritime ?

Dans le but d'apporter des éléments de réponses à ces questions, nous proposons les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1** : le transitaire est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime.
- **Hypothèse 2** : le transitaire est un intermédiaire qui organise le transport international des marchandises et coordonne les différents acteurs concernés.
- **Hypothèse 3** : le transitaire occupe une place importante dans les transactions internationales à cause de ses services, et les activités qu'il effectue.

Pour répondre à notre principale problématique, confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons adopté une méthodologie qui est basée sur une conception systémique de l'entreprise et d'ordre qualitatif. En premier lieu, nous avons effectué une recherche bibliographique via différents ouvrages et documents, dans le but de construire une partie dédiée aux concepts théoriques nécessaires à la compréhension du sujet. Par la suite, nous avons mené une étude de nature qualitative. En effet, le recueil et le traitement des données font largement appel à des entretiens que nous avons traité et analysé.

De ce fait, nous avons structuré notre mémoire de recherche selon un plan composé de trois chapitres :

Dans le premier chapitre, nous présenterons les généralités sur le transport maritime de marchandises, en passant par les principaux intervenants et les différents contrats et documents nécessaires pour effectuer les opérations du transport, ainsi que par les incoterms et techniques du transport maritime.

Dans le second chapitre, nous nous intéresserons à la présentation du transitaire et ses droits et obligations, ainsi qu'à ses différentes activités, fonctions et rôles.

Dans le dernier chapitre, nous présenterons notre cas pratique au sein de l'entreprise, en passant par la présentation de la démarche méthodologique de l'étude qualitative réalisée, puis la discussion et l'analyse des résultats obtenus de l'enquête par entretien. Enfin, nous mettrons la lumière sur les conclusions tirées.

Chapitre I :

Le transport international
maritime des marchandises

Chapitre I : le transport international maritime des marchandises

Les échanges commerciaux internationaux entre les différents pays du monde ne se font pas sans la nécessité de déplacer les choses d'un pays à un autre, soit par air, terre ou mer.

Dans ce contexte, un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des transports maritimes. Le transport maritime est considéré comme l'un des moyens les plus importants de transport de marchandises dans le domaine international, par lequel la plupart des échanges commerciaux internationaux sont effectués, et cela vu qu'il dispose d'un certain nombre de caractéristiques assez spécifiques et de nombreux avantages.

A cet effet dans ce premier chapitre qui est structuré en trois sections, nous allons opter pour l'étude des grands axes du transport maritime. La première section est l'ordre général, elle sera consacrée au transport maritime des marchandises et son évolution à travers le temps. La deuxième section traitera les principaux intervenants et les différents contrats et documents du transport maritime. Enfin, la troisième section parlera sur les incoterms et les techniques du transport maritime.

Section 01 : généralités sur le transport international maritime

Depuis la nuit des temps, le transport maritime est un moyen de transport fiable et le mode de transport le plus utilisé pour le transport des marchandises. Il consiste de déplacer les marchandises par voie maritime qui est une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays. Et celle qui nous s'intéresse dans ce travail de mémoire.

Dans cette première section que nous allons traiter en quatre points importants, nous allons tracer l'historique et l'évolution du transport maritime. Ensuite, nous allons parler de son cadre réglementaire en montrant les différentes lois et conventions. Enfin, nous allons voir la tarification du transport maritime et ses différents avantages.

1. Historique et évolution du transport maritime :

Le transport maritime a été le moyen de transport qui a permis de découvrir et d'explorer les continents nouveaux avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles. Avant ce mode de transport était plus axé dans le transport de personne mais aujourd'hui il s'est spécialisé dans le transport des marchandises.

Il a traversé plusieurs faits majeurs qui ont contribué à son développement, l'évolution technologique a été marquée par la création des messageries maritimes. La première a été inaugurée en 1818 entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni, et dans les années 1830 les ports sont développés et de nouvelles infrastructures sont apparues et ce pour faire face à la multiplication des nouveaux besoins de la navigation.

En 1869, les navires passaient directement par la mer Rouge à la Méditerranée, au lieu de contourner l'Afrique et ce grâce à l'ouverture du canal de Suez en Egypte reliant ainsi les trajets maritimes entre l'Europe et l'Asie.

En 1904 le canal du Panama a été ouvert, reliant l'Atlantique et le Pacifique dans le but d'éviter aux navires de contourner l'Amérique du Sud.

La révolution des transports maritimes est définie comme étant une mutation brutale du transport maritime qui s'est opérée à partir du milieu du XXe siècle et donc a affecté tous les domaines liés à la navigation. A cette époque on voyait une refonte totale des itinéraires de trafic et une reconstitution des ports. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de

transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'on a pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause générale des modalités de transport. Après les années 1950, les navires et les équipements de manutention sont devenus plus spécialisés.

« Le transport maritime a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les longues distances, il reste, pour des charges importantes, le plus économique, parfois le seul disponible. Il participe aujourd'hui aux transports de carburants (pétroliers), gaz (méthaniers), de containers, de déménagement et de marchandises. Le percement des canaux (canal de Panama, canal de Suez) a favorisé ce développement, en raccourcissant les distances. D'autres considèrent déjà que la fonte de la calotte glaciaire des pôles, sous l'effet de serre, permettra prochainement d'ouvrir de nouvelles voies maritimes sécurisées ».¹

Le transport maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins coûteux de tous les autres modes. Il a connu une importante évolution, en deux décennies, les échanges maritimes ont doublé pour atteindre 11,3² Mds tonnes.

Ce secteur représente près de 1,4 millions d'emplois et une flotte de plus de 50 000 navires de commerce à l'échelle mondiale, dont 41 % de vraquiers, 38 % de pétroliers, et 14 % de porte-conteneurs.³

Selon la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, Plus de 8,7 milliards de tonnes empruntent la mer en 2011, assurant 90 % du trafic mondial. En 2012, le transport maritime mondial représente un marché de 1 500 milliards d'euros. En 2015, il représente 80 % du commerce mondial en volume. Malgré un ralentissement dû à la crise économique, ce marché devrait continuer de croître pour atteindre 20000 milliards d'euros en 2020.

¹ YOUSNADJ, (Meziane) : Essai d'analyse de l'état des lieux et perspective du transport maritime urbain des voyageurs en Algérie, étude de cas ; ENTMV, mémoire de master en sciences économiques (option ; Economie de développement durable et de l'environnement), université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2017, p.05.

² Note de synthèse ISEMAR : « 20 ans de transport maritime analyse des grandes mutations », N°187, février, 2017, p.01.

³ Note du CERPA : « l'évolution du transport de fret maritime et aérien », N°149, janvier, 2018

Tableau n°I-1 : Évolution du trafic maritime international

Année	Pétrole et gaz	Principaux vrac (minerai de fer, céréales, charbon bauxite/alumine et phosphate naturel)	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1 440	448	0717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 785
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 825	2 985	4 033	9 843
2015	2 947	2 951	4 150	10 047

Source : étude sur les transports maritimes 2015, CNUCED P.12.

A partir du présent tableau nous pouvons remarquer une évolution soutenue du trafic maritime de marchandises de toute sorte de marchandises, plus particulièrement le transport de marchandises solides (toutes les catégories de marchandises solides transportées en vrac) qui a représenté la plus grande part du total des volumes des expéditions maritimes. En 2010 on constate que le niveau du trafic mondial a à nouveau augmenté, après avoir atteint un record en 2008 et une chute considérable en 2009 à cause de la crise des subprimes qui a touché toutes les économies du monde, mais cela n'a pas empêché la reprise de l'évolution du commerce

maritime en volume et de dépasser pour la première fois dans les annales la barre des 10 milliards de tonnes.

2. Cadre réglementaire du transport maritime :

Il y a sur la mer des lois et des conventions applicables du transport maritime, on trouve :

2.1. La convention du Bruxelles de 25 août 1924

C'est la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, dite aussi « règles de la Haye ». Signée le 25 Aout 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, ratifiée par 78 États⁴. Comporte 10 articles, le dernier article a été modifié par le protocole du 13 février 1968 qui assure cette convention, et appelé la règle Visby. Elle s'applique aux transports internationaux à l'occasion desquelles un connaissance est établie dans l'un des états signataires, elle ne tient pas compte de la nationalité du navire, ni de la nationalité des parties (transporteur et chargeur).

Cette convention impose seulement aux transporteurs maritime et permet de limiter la responsabilité de ce Transporteur, ce dernier est présumé non responsable uniquement s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération, comme :

- Les forces majeures ;
- La faute du chargeur ;
- L'insuffisance d'emballage ;
- L'insuffisance ou imperfection de marques ;
- L'incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

2.2. Les règles de Hambourg

La « convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, dite aussi « règles de Hambourg », a été ratifiée par 31 états. Elle s'applique à tout document de transport et non seulement au connaissance maritime, et cela, seulement si, ces derniers sont établis dans l'un des états

⁴ MOISE, (Donald Daily) : Logistique et transport international de marchandises, Edition L'Harmattan, Paris, 2013, p.119.

signataires. Aussi, à tout contrat dont le lieu d'exécution est situé dans un état signataire (port de chargement, de déchargement, lieu émission du document de transport).

Le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises et du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures qu'il pouvait.

2.3. Les règles de Rotterdam

La « convention sur le transport de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer », signée le 23 septembre 2009. Vise à régir les contrats internationaux de transport maritime de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer.

Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les prés-opérations et post-opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires.⁵

3. Tarification du transport maritime :

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination. L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m³.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « Liner terms » ou « Conditions de lignes régulières », qui sont des règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires⁶. Ce fret de base est corrigé ensuite par les « Bunker Adjutment Fees » BAF et les « Currency Adjustment Fees » CAF, ce montant peut être modifié en cas d'avarie ou de dommage.

Il y'a deux modes de règlements, au départ (prepaid) Ou à la livraison (freight collect), le transporteur a un privilège sur la marchandise si le fret n'est pas payé.

⁵ MARCQ, (J.P) : Risques et assurance transport et logistique, l'Argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011, P.45.

⁶ MEYER, (Valère) et ROLIN, (Christian) : Techniques du commerce international, éditions Nathan, Paris, 2000, P.58.

4. Les avantages du transport maritime :

On peut constater que le transport maritime offre pas mal de qualités de service aux chargeurs et plusieurs avantages par rapport aux autres modes de transport, il est sécurisé, fiable, et favorise le transport international de marchandises avec moindre de pollution. Parmi ces avantages, nous retrouvant :

- **Taille** : le transport maritime est évidemment idéal pour transporter des chargements en vrac et de taille importante. En effet, ce mode de transport n'est pas conseillé pour le transport des marchandises de petites quantités, mais pour les produits volumineux.
- **La diversité des marchandises transportées** : les navires de fret maritime sont assez polyvalents pour expédier une grande variété de marchandise : voitures, camions, matériel agricole et industriel ainsi que, de vastes quantités de matières premières peuvent être expédiés par voie maritime.
- **Coût** : le transport maritime de marchandises est un moyen de transport peu coûteux, il est également moins cher que le transport par avion, train ou route, et aussi moins cher en termes d'entretien.
- **Avantage environnemental** : le transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant, les navires transportant du fret représentent une contribution beaucoup plus faible à la pollution atmosphérique que les autres industries maritimes.
- **Sécurité** : le transport maritime a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes, il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

D'autres avantages :

- Diversité et adaptation des différents types de navires ;
- Utilisation très répandue du conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduit le coût de la manutention ;
- Possibilités de stockage dans les zones portuaires ;

- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies : Le transport maritime est un transport permettant de relier le plus souvent deux continents ;

Section02 : les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime

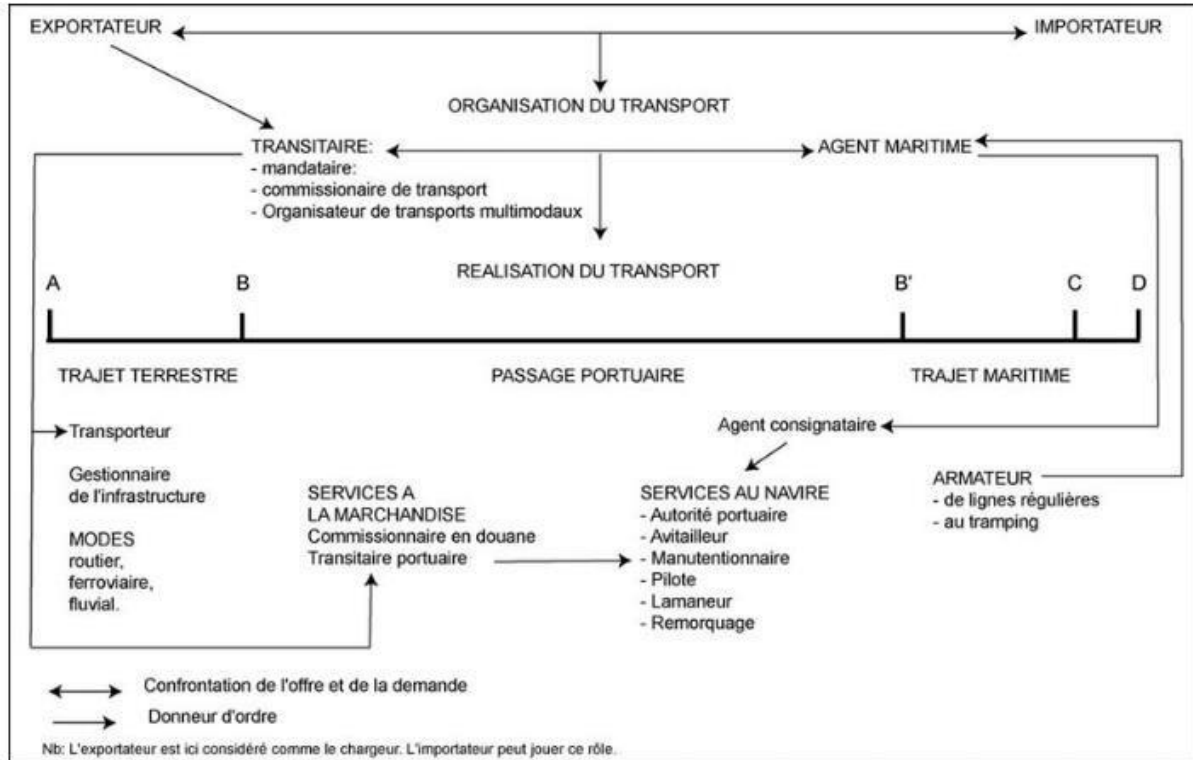
Pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport et des opérations commerciales, soit à l'importation ou à l'exportation, et pour que les marchandises échangées arrivent en bon état, il faut faire appel à des divers intervenants, dans le but de faciliter le trafic maritime et éviter les pertes de temps. Ces intervenants ont des fonctions très variées et liées, ils travaillent en collaboration à l'aide des documents et des contrats, qui définissent le rôle et la responsabilité de chacun d'entre eux (qui est qui ? et qui a fait quoi ?).

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

1. Les principaux intervenants du transport maritime :

Le transport international d'une marchandise par la voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur. La Figure n°I-1 illustre la chaîne d'intervenants, nécessaire à la réalisation du service international de transport maritime.

Figure n°I-1 : Les intervenants de la chaîne du transport maritime pour le transport d'une marchandise d'un point A à un point D via les ports B et C.



Source : Antoine Frémont, Document de référence n° 2009-1 OCDE/FIT

Dans cette logique modale, l'organisation du transport d'une marchandise par la voie maritime se caractérise par une très grande complexité liée au nombre d'intermédiaires mobilisés. Le transitaire, s'il est commissionnaire de transport, organise le transport pour son client chargeur en confrontant sa demande avec l'offre maritime faite par l'agent maritime qui travaille dans le port B pour le compte de l'armateur si celui-ci n'y est pas directement présent. L'agent maritime rend effective la présence de l'armateur dans le port.⁷

Donc, le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques pour l'accomplissement du processus d'acheminement d'une opération d'échange avec succès.

⁷ FREMONT, (Antoine) : « *Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : Quelques évidences empiriques* », document de référence n° 2009-1 OCDE/FIT, Paris, 2009, P.07.

1.1. Le transitaire

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement. Et en tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations.⁸

1.2. Le consignataire

Le consignataire est l'intervenant le plus important dans le transport maritime.⁹ C'est un agent désigné par l'armateur pour présenter ses intérêts, avant, pendant et après l'escale de son navire au port. Cela veut dire, dans le cas où l'armement n'est pas représenté par une succursale directe dans le port, il doit déléguer ces pouvoirs aux consignataires, et dans ce cas ce dernier devient l'interlocuteur du navire, il remplit toutes les formalités administratives et s'occupe des besoins du navire.

Pour le chargement comme pour le déchargement, l'intervention du consignataire est d'une importance considérable:¹⁰

❖ Au chargement

- Il doit s'assurer de la mise à bord des marchandises, procéder au contrôle correspondant à l'aide des documents en sa possession et signer le connaissement une fois le chargement est effectué.

❖ Au déchargement

- Il appartiendra à l'entreprise désignée comme consignataire de la cargaison de prendre toute mesure pour assurer la bonne réception de la marchandise concernée.
- Le consignataire de la cargaison réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire.

⁸ NICOLAS, (P.Y) : le transitaire et le commissionnaire de transport, édition DMF, Paris, 1978, P.195.

⁹ BAUCHET, (Pierre) : Transport international dans l'économie mondiale, édition Economica, 2ème édition, 1991, P.328.

¹⁰ TAKORABT, (Zakaria) et ZEGGANE, (Mourad) : effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN, étude de cas ; les services maritimes au port de Bejaia, mémoire de master en sciences commerciales (option ; Finance et commerce international), université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2015, P.20.

Il existe deux types de consignataires :¹¹

- ❖ **Le consignataire du navire ou de la coque** : Il se charge d'effectuer au port les opérations que le capitaine du navire s'abstient d'effectuer lui-même.
 - Il est chargé d'accomplir les tâches suivantes :
 - La réception et la livraison des marchandises ;
 - La conduite administrative du navire à quai ;
 - La mise en relation avec la police de la frontière (douane) ;
 - S'acquitter des frais et droit, et autres charges occasionnées par l'escale du navire ;
 - Il traite avec les acconiers...
- ❖ **Le consignataire de marchandise ou de cargaison** : toute personne physique ou moral qui en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise. Il a pour mission :
 - De s'occuper de la réception de la marchandise à l'exportation ;
 - D'organiser le chargement et le déchargement du navire ;
 - De remettre la marchandise au destinataire ;
 - De Taxer et signer le connaissement ;
 - De rédiger le manifeste de la cargaison et le remettre aux services de douane pour l'intermédiaire de courtier maritime ;
 - De constater les réserves d'avarie ;
 - Joue un rôle dans la maintenance, la répartition, et les problèmes d'équipage ;

1.3. Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié, de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.¹²

¹¹ Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour, 1998, P.36.

¹² ALI, (Wassila) et BAAR, (Djamila) : L'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime, étude de cas ; EPB, mémoires de master en sciences commerciales, Université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2009, P.12.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, de l'apporter le soin et l'attention nécessaire aux changements, déchargement, la manutention, l'arrimage de cette dernière.

«Le transporteur c'est le responsable des pertes et des dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptes».¹³ Mais sa responsabilité est dégagée lorsque les risques abordés sont liés à la mer, cas de force majeure, un défaut au niveau de la marchandise, faute du chargement ...etc.

Le transporteur est tenu de délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissance dans les 24 h qui suivent le chargement.

1.4. L'armateur

C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime, qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur (loueur d'un navire), son rôle est de transporter les marchandises par mer d'un point A à un point B, en temps, et en bon état.¹⁴

Les trois plus grands armateurs mondiaux : Maersk, CMA CGM, MSC. Ils sont des acteurs essentiels du commerce maritime mondial.¹⁵

1.5. Le chargeur

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. Il est le propriétaire, le représentant, et le destinataire de la marchandise. Dans un autre sens, il est le mandataire du transitaire et celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur.

Les obligations de chargeur consistent à :¹⁶

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise ;
- Emballer la marchandise afin de lui assurer une protection normale ;

¹³ Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.

¹⁴ EL IDRISSI, (Ramzi) : le transport maritime, rapport d'exposé (filière ; génie industriel et énergies renouvelables), école supérieure de technologie Berrechid, 2014, P.15.

¹⁵ <https://m2rmaritime.com/7997-2/> (publié le 16/02/2018 consulté le 26/03/2020 à 6h00)

¹⁶ BELOTTI, (Jean) : transport international de marchandises, 4ème édition, Vuibert, 2015, p.60.

- Étiqueter et marquer les colis ;
- Caler et arrimer les marchandises à l'intérieur des conteneurs ;
- Payer le prix de transport ;
- Présenter les marchandises dans les conditions fixées contractuellement (lieu, jour, conditionnement ;

1.6. Le manutentionnaire (l'acconier)

C'est un entrepreneur de manutention portuaire, il prend en charge les opérations de chargement et de déchargement d'une cargaison à bord d'un navire, en employant de la main d'œuvre « des dockers », qui sont des ouvriers portuaires qui chargent et déchargent les navires. Cet entrepreneur est un mandataire qui travaille pour les armateurs en cas d'une ligne régulière, ou bien pour les chargeurs en cas de tramping où le transport se fait par cargaison complète.¹⁷

Il assure aussi les activités suivantes: réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement...etc.

1.7. Le courtier maritime

Selon le code maritime algérien, le courtier maritime est un intermédiaire qui en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération appelée (courtage), à agir la conclusion d'achat ou de vente d'un navire (entre l'armateur et le constructeur de navires), comme il peut s'agir d'un contrat d'affrètement ou de location d'un navire (entre le propriétaire du navire et la personne qui possède la marchandise à transporter).

Le courtier maritime agit comme intermédiaire entre les chargeurs et les consignataires du chargement d'une part et les armateurs ou transporteurs par mer d'autre part.¹⁸ Donc c'est un professionnel qui s'en charge de rapprocher deux parties et les aides dans la négociation et la conclusion du contrat.

¹⁷ SAIM, (Achour) et TABCHOUCHE, (Anis): l'intermédiation du transitaire dans le transport maritime international de marchandises, étude de cas; MTA, mémoire de master en sciences commerciales (option; Finance et commerce international), université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2016, p.18.

¹⁸ EL KAMEL EL KHALIFA, (Mohammed) : guide de transports internationaux de marchandises, édition Dahleb, Alger, 1994, P.10.

Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définit clairement les droits et les obligations du courtier.¹⁹

Les types de courtiers sont :²⁰

❖ Le courtier interprète

Consiste à assurer la mise en douane du navire, la traduction des écrits et la conformation à la de la législation des documents et la certification des rapports de mer.

❖ Le courtier d'affrètement (shipbroker)

Dans l'activité du courtage maritime, la plus intéressante est celle d'intermédiaire dans le cadre des bourses des frets, il met en jeu :

- Sa connaissance des produits, généralement des matières premières.
- Sa maîtrise des marchés pour faire connaître un vendeur à un acheteur.
- Son réseau d'information afin de présenter les capacités de transport susceptibles d'être offertes.

1.8. Le Shipchandler

Le shipchandler est un marchand d'articles de marine.²¹ En terme maritime, il désigne toute personne morale qui s'en charge d'approvisionner les navires dans les ports, des produits alimentaires et de toutes autres demandes spécifiques.

1.9. L'assurance

La compagnie d'assurance est l'assureur, qui s'engage à indemniser l'assuré en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération du transport. Cette marchandise transportée doit être assurée par l'importateur ou l'exportateur, et les incoterms (terme du commerce international) permettent de bien comprendre qui doit supporter entre ces deux les coûts de l'assurance.

¹⁹ Article 631 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²⁰ Mohammed El-K, Op.cit, p.10.

²¹ Dictionnaire français LAROUSSE

Les renseignements qui doivent être fournis par l'assuré en matière d'assurance maritime sont : la nature de la marchandise, le mode d'embarquement, le nombre, le poids et la qualité expédiée des colis, les caractéristiques du navire (nom, pavillon, âge...).

Dans l'assurance maritime, on distingue deux (02) types d'assurance :²²

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

1.10. La douane

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

« La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Il est habilité à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux »²³

A cet effet on peut constater les rôles suivants de la douane : ²⁴

- Vérifier les marchandises et les documents y afférent ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux ;
- Relever et verbaliser les infractions ;

²² SAIM, (Achour) et TABCHOUCHE, (Anis) : Op.cit, p.19.

²³ MARIE-MADELEINE, (Damien) : Dictionnaire de transport et de la logistique, 2eme édition, Dunod, Paris, 2005. P.194.

²⁴ OUZZANE, (Noria): le rôle des transitaires dans le transport maritime, étude de cas ; les transitaires de la wilaya de Bejaia, mémoire de master en sciences économiques (option ; Economie du transport), université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2016, p.21.

1.11. La banque

La banque est un service qui consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier, elle administre les crédits et les modalités de paiement.

« La domiciliation bancaire est une notion de banque permettant à un particulier ou une entreprise de recevoir de l'argent ou de virer des finances à partir d'un unique numéro de compte en banque. L'utilisateur y réalise les opérations usuelles de banque : retrait, virement, paiement, etc... ». ²⁵

La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée des documents, puis elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui remet les documents. Enfin, elle transfère le montant et l'encaissement à la banque remettante qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur.

2. Les contrats du transport maritime :

Dans le secteur des transports maritimes, on distingue principalement deux types de contrats : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

2.1. Le contrat du transport :

Lorsque l'acheminement de marchandises par voie maritime d'un port à un autre, un contrat de transport de marchandises se forme entre le chargeur (expéditeur), et l'armateur (transporteur).

Ce contrat est matérialisé par un document appelé connaissement ou B/L, il est délivré en quatre exemplaires : ²⁶

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire
- Un exemplaire destiné à l'agent consignataire
- Un exemplaire destiné au Shipper
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire

²⁵ <https://www.rachatducredit.com/tag/domiciliation-bancaire> (consulté le 26/03/2020 à 21h16)

²⁶ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm> (consulté le 27/03/2020 à 00h22)

2.2. Le contrat d'affrètement :

Ce contrat est matérialisé par un document appelé la CHARTE PARTIE. Il existe 3 types d'affrètements :²⁷

2.2.1. L'affrètement coque nue

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

2.2.2. L'affrètement au voyage

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

2.2.3. L'affrètement a temps

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

3. Les Documents du transport maritime :

Soit à l'importation ou à l'exportation, les documents du transport maritime occupent une place importante dans le commerce international. Ils déterminent le mouvement de la marchandise, et la gestion et le contrôle du transport de cette marchandise.

Ces documents sont présentés dans les points suivants :

3.1. Le connaissance maritime

Appelé aussi « BILL OF LADING », est le document le plus utilisé pour prouver l'existence du contrat de transport maritime. Il est également un titre représentatif des

²⁷ Ibid., (Consulté le 27/03/2020 à 00h48)

marchandises, et une pièce de justification. Il est remis par le transporteur maritime au chargeur (ou son représentant) en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter.

Les Règles de Hambourg, précisent : « Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise de ce document ».²⁸

A propos de la rédaction, le BL est :

- Largement rempli par l'exportateur ou le commissionnaire de transport.
- Numéroté et émargé par le transporteur : « RECEIVE FOR SHIPPEMENT » si avant embarquement et « SHIPPED ON BOARD » si après.

IL est signé par le capitaine après réception des marchandises, avec l'engagement de les remettre dans l'état où il les a reçues, au lieu de destination, sauf périls et accidents en mer. On trouve sur ce BL la nature, le poids et les marques de marchandises embarquées.

3.1.1. Les catégories de connaissances :

Les catégories de connaissances

Il existe cinq catégories de connaissances, les trois premières sont émises par l'armateur assurant le transport maritime principal ou son représentant : ²⁹

- Le connaissance port / port (Ocean B/L) : il ne couvre qu'un trajet maritime unique, de port de départ à port d'arrivée.
- le connaissance direct (Through B/L) : il couvre, outre un trajet maritime principal, un pré- et/ou un post-acheminement, pour lequel l'émetteur du connaissance agit en tant que mandataire du chargeur.
- Le connaissance de transport combiné (Combined Transport B/L) : il couvre un trajet maritime principal et un pré et/ou un post-acheminement (pour un transport porte à

²⁸ LAMY TRANSPORT : tome 2, commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur, édition Lamy, Paris, 1998, p.367.

²⁹ VENTURELLI, (Nadine) et MIANI, (Patrick) : Transport Logistique, 2ème édition, le génie éditeur, 2017, P.119.

porte par exemple), pour lesquels l'émetteur agit en tant que commissionnaire de transport.

- Le connaissement FIATA (FIATA B/L) : il confère au transitaire la responsabilité de l'ensemble du transport spécifié sur le document. Il est émis par un transitaire agissant comme consignataire de transport.
- Le connaissement de charte partie (Charter Party B/L) : c'est le contrat de location d'un navire en vertu duquel l'armateur (le fréteur) met tout ou partie du navire à la disposition du chargeur (affréteur) pour le transport de la marchandise.

3.1.2. Le rôle du connaissement :

Le connaissement assume aujourd'hui un rôle des preuves :³⁰

- Preuve du contrat de transport ;
- Preuve de la prise en charge de la marchandise (la réception de la marchandise par le transporteur) ;
- preuve des caractéristiques et l'état des marchandises
- Titre représentatifs de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission
- transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

3.1.3. Les différentes formes de connaissements :

Le connaissement peut être délivré sous trois formes :

- « à personne dénommée » : mentionne le nom et l'adresse de destinataire, et seul le destinataire peut retirer la marchandise sur présentation de l'original sans possibilité d'endosser le BL.
- « A ordre » (du chargeur ou du réceptionnaire) : la circulation à lieu ici par simple endossement au même titre qu'un effet de commerce ;³¹
- « Au porteur » : c'est-à-dire sans indication du destinataire, transmissible de main en main.

³⁰ CHEVALIER, (Denis) et DUPHIL, (François) : transporter à l'international, 4eme édition, faucher, Vanves, 2009, p.151.

³¹ ZAHI, (A) : Droit des transports, édition tome 1, Alger, 2009, p.78.

3.1.4. Les informations contenues dans le connaissance:

- Nom du transporteur et nom du navire.
- Nom du destinataire de la marchandise.
- Personne à notifier (à l'arrivée du bateau).
- Nom du chargeur
- Port d'embarquement et de débarquement.
- Destination de la marchandise. Quantité, poids, marque.
- La mention fret payé ou payable à destination.
- La mention « original » et le nombre d'originaux émis.
- La date, le lieu de l'établissement et de mise à bord ainsi que la signature de la compagnie maritime ou de son agent.

3.2. Le manifeste

« MANIFESTE Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire. Les manifestes doivent être remis à bord avant le départ du navire. Car les navires peuvent être contrôlés par les douanes dans les ports, ou, en cas de tension, arraisonnés dans les eaux territoriales d'un pays. Certains manifestes peuvent être visés par le consul du pays de destination avant l'embarquement. En cas d'impossibilité de remettre à bord le manifeste définitif au moment de l'appareillage l'agent du navire remet au commandant un manifeste provisoire ». ³²

D'une autre façon, tous les connaissances sont repris de manière résumé dans un document récapitulatifs appelés le manifeste. Il voyage avec les marchandises, et il permet au capitaine du navire, et aux autorités de police et douanières de connaître rapidement les composants de cargaison.

3.3. La lettre de transport maritime :

La LTM est rédigée dans la langue anglaise « Sea way bill », est un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui

³² CMA CMG glossaire du transport maritime, p.19.

lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.³³ Elle peut être utilisée lorsqu'il n'est pas nécessaire d'établir un connaissement maritime.

La différence principale entre la LTM et le connaissement est : la LTM n'est pas négociable contrairement au connaissement. Il lui manque en effet, une caractéristique essentielle de ce dernier : elle ne représente pas la marchandise.

Du fait de son caractère non négociable, la lettre de transport maritime dispose d'avantages non négligeables. Le réceptionnaire pourra prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la LTM alors que, lors d'un transport sous connaissement, la présentation d'un original est obligatoire pour enlever la marchandise.

Dans une LTM on trouve : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

La LTM peut notamment être utilisée dans les situations suivantes:³⁴

- ✓ Lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une entreprise mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales;
- ✓ Lorsque le vendeur et l'acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents (des partenaires habituels qui peuvent se passer de garantie) ;
- ✓ Lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de brièveté du Voyage (les transports de courtes distances) ;
- ✓ Lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente, déménagements, expéditions personnelles, etc.

³³ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html> (consulté le 29/03/2020 à 03h21)

³⁴ OUZZANE, (Noria) : Op.cit, p.24.

3.4. La charte partie :

En anglais « Charter-party », est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement, elle définit les clauses de ce contrat, sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports, les taux de fret applicables, etc...

3.5. Autres documents :

En outre ces quatre documents importants, il y'a d'autres documents accessoires et de la gestion administrative qui circulent au sein de l'agence maritime :³⁵

3.5.1. Le Schedule :

Il s'agit d'un document d'information client établi pour le service commercial de l'agence maritime. Les données de base lui sont fournies par l'armateur. Y figurent les différentes dates d'arrivée (ETA – Estimated Time of Arrival) et de départ (ETD – Estimated Time of Departure) du bateau par voyage et par port d'escale.

3.5.2. La demande de cotation :

Elle est établie par le chargeur et transmise à l'agent maritime (représentant de l'armateur) pour établissement d'un devis de transport. Elle donne une description détaillée de la marchandise ; du type d'emballage ; le type de transport choisi et la destination finale.

3.5.3. La cotation :

Ce document est établi par l'agent maritime pour le compte du chargeur. Il détermine les conditions de facturation de la marchandise pour le voyage.

³⁵ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm> (consulté le 29/03/2020 à 05h05)

3.5.4. La demande de positionnement :

Ce document est établi par le booking (service des réservations) et adressé à l'acconnage pour la mise à disposition d'un conteneur pour un client à l'export.

3.5.5. La maquette :

C'est un formulaire standard fourni par l'agent maritime au chargeur. Il aide à faire la description de la marchandise. Le formulaire rempli sert de document de base pour l'établissement du draft.

3.5.6. Le draft :

Le draft est un brouillon de connaissance. Il est établi par le service documentation export de l'agent maritime. Après émission, il est ensuite soumis à la procédure interne de validation (généralement par le shipping Manager). A la suite de cette validation, il sert de source pour l'établissement des différents modèles de connaissances.

3.5.7. Le booking :

Ce document est établi par la section BOOKING de l'agence maritime. Il formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

3.5.8. L'avis d'arrivée :

C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de marchandise, porteur du connaissance 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.

3.5.9. La facture pro forma :

Ce document est émis par le service « Facturation » de l'agence maritime. Il indique le montant du fret (à l'export) de la marchandise ou le coût estimatif d'une prestation liée à l'exploitation.

3.5.10. La facture :

C'est un document comptable reprenant les montants des différentes prestations (fret, surestaries, location, modifications, remise documentaire) dont le propriétaire de la marchandise doit s'acquitter avant de se faire établir un bon de livraison (en anglais DELIVERY ORDER).

3.5.11. Container deposit receipt :

Document délivré au destinataire de la marchandise par le service « Documentation Import ». Il indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein de l'enceinte portuaire.

3.5.12. Reçu de versement de caution :

Document établi par le service facturation de l'agence maritime, il atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

3.5.13. Bon de livraison (Delivery order) :

Le bon de livraison est délivré au client à la suite du règlement de toutes les prestations dues à l'agence maritime par celui-ci. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

Section03 : les incoterms et les techniques du transport maritime

Afin de garantir les opérations entre les importateurs et les exportateurs, il est nécessaire que les réglementations et les obligations qui leur sont confiées soient respectées afin que la marchandise transportée arrive en bon état au point final.

Les relations qui se traduisent entre ces deux parties, sont souvent source de malentendu et de contentieux. Donc dans le but de minimiser ces malentendus et de définir les droits et les responsabilités des deux parties, la section suivante sera consacrée aux incoterms et aux techniques du transport maritime.

1. Les incoterms (2020) :

La chambre de commerce international (CCI), créée en 1936 les termes de vente, généralement utilisés dans le commerce international sous forme d'une brochure intitulé « incoterms ».

A chaque nouvelle décennie, la CCI fait évoluer les Incoterms afin de les adapter aux nouvelles tendances du commerce international. Les règles de la version 2020 ont été publiées en septembre 2019 et entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Pour la première fois, la Chine et l'Australie intègrent le comité de rédaction en charge de la révision des Incoterms.

Les changements qui ont été fait par rapport aux incoterms 2010 sont :

- **Evolution du FCA :** Dans les règles des Incoterms 2020, l'incoterm FCA s'enrichit d'une option « connaissance à bord » (ou OBL pour On-board Bill of Lading). Avec cette option, l'acheteur donnera instructions au transporteur de remettre au vendeur une preuve de chargement à bord.
- **Une différenciation des obligations d'assurance-transport entre le CIP et le CIF :** la couverture d'assurance devient tous risques pour le CIP et elle reste la même pour le CIF (couverture minimale). L'assurance couvre toujours au minimum 110 % de la valeur facturée.³⁶
- **Nouveau incoterm DPU :** le DAT (Delivered At Terminal) s'étend et devient le DPU (Delivered at Place Unloaded). Ce nouveau incoterm charge le vendeur de remettre la marchandise déchargée au lieu de destination convenu (qu'il soit un terminal, un entrepôt ou autre...).

1.1. Définition :

« l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes ». ³⁷

³⁶ <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schemas/> (consulté le 04/04/2020 à 11h18)

³⁷ LASARY : le commerce international à la portée de tous, édition Paris, 2005, p.115.

Donc, les incoterms ou termes de vente, sont utilisés dans le cadre des opérations d'achat et de vente à l'international. Ils déterminent de manière précise, la répartition des frais et des risques entre l'exportateur et l'importateur, au moment de la conclusion du contrat de vente. Ils sont en nombre de onze (11), chacun désigné par trois lettres suivies d'un lieu choisi par les parties, et sont classés en quatre familles :

- La famille E : EX : EXW.
- La famille F : FREE : FCA, FAS, FOB.
- La famille C : COST ou CARRIAE : CFR, CIF, CPT, CIP.
- La famille D : DELIVERED : DAP, DPU, DDP.

Aussi, il y'a sept Incoterms multimodaux : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP.
Et quatre Incoterms maritimes : FAS, FOB, CFR, CIF

- **Qui fait quoi ?**

C'est la répartition des prestations :

- **La manutention** : le chargement et le déchargement des marchandises;
- **Le transport** : le pré-acheminement, le transport principal, le post-acheminement;
- **Les formalités de douane** : Á l'importation et à l'exportation;
- **La charge d'assurer la marchandise** : pendant le transport;
- **La charge d'effectuer les emballages** : nécessaires au transport.

- **Qui est responsable ?**

C'est la répartition des risques, qui va supporter les conséquences des dommages des incendies, des vols ou des pertes pendant le transport ?

- **Qui paie quoi ?**

C'est la répartition des coûts :

- De transport
- De l'assurance

- Des droits de douane à l'importation et à l'exportation
- Des frais annexes.

Les incoterms ne sont pas obligatoire et chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin. Le tableau suivant résume l'ensemble des incoterms et leurs significations en deux langues, en anglais et en français :

Tableau n°I-2 : Les incoterms 2020 : tout mode de transport

TOUT MODE DE TRANSPORT		
Codification	Signification en anglais	Signification en français
EXW	EX Works	À l'usine
FCA* *Possibilité d'ajouter l'option OBL : On-board Bill of Lading	Free Carrier	Franco transporteur
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à
CIP* *Assurance tous risques	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise, jusqu'à
DAP	Delivered at Place	Rendu au lieu de destination convenu
DPU	Delivered at Place Unloaded	Déchargé au lieu de destination convenu
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés

Source : <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms>

Tableau n°I-3 : Les incoterms 2020 : transport maritime et fluvial

TRANSPORT MARITIME & FLUVIAL UNIQUEMENT		
Codification	Signification en anglais	Signification en français
FAS	Free AlongSide ship	Franco le long du navire
FOB	Free On Board	Franco à bord
CFR	Cost and Freight	Coût et Fret
CIF	Cost, Insurance, Freight	Coût, Assurance et Fret

Source : <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms>

1.2. Une distinction essentielle (Départ/Arrivée) :

Il y'a Il convient de faire la distinction entre vente au départ et vente à l'arrivée :

- Les Incoterms de vente au départ : ils font supporter par l'acheteur les frais de transport et les risques inhérents (de façon plus ou moins importante). Sont :

Incoterms multimodaux – vente au départ : EXW, FCA, CPT, CIP

Incoterms maritimes – vente au départ : FAS, FOB, CFR, CIF

- À l'inverse, un incoterm vente à l'arrivée signifie que la marchandise voyage aux risques et périls du vendeur jusqu'au point convenu. Les Incoterms concernés sont les suivants :

Incoterms multimodaux – vente à l'arrivée : DAP, DPU, DDP

1.3. Contenu détaillé des incoterms :

Nous allons ainsi essayer d'expliquer d'avantage chaque incoterm par rapport au groupe auquel ce dernier appartient, comme suit :³⁸

Groupe E : EX

EXW : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine, entrepôt, etc.). L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Le vendeur n'a pas à charger la marchandise sur un quelconque véhicule d'enlèvement. Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur. A utiliser essentiellement dans les échanges nationaux.

Groupe F : Free

FCA : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur. L'acheteur paye le transport principal. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. L'option "Connaissance à bord" permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord pour que le vendeur puisse obtenir le connaissance.

FAS : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

FOB : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.

³⁸ <https://www.conex.net/fr/incoterms/> (consulté le 04/04/2020 à 12h29)

Groupe C : Cost ou Carriage

CFR : Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

CIF : Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime minimale. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

CPT : Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

CIP : Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance tous risques. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

Groupe D : Delivered

DAP : Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

DPU : Le vendeur a rempli ses obligations lorsque la marchandise est placée à la disposition de l'acheteur, déchargée du moyen de transport au lieu de destination convenu (ce lieu peut être un terminal, un entrepôt ou les locaux de l'acheteur).

DDP : A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.

1.4. L'importance des incoterms :

Les incoterms ont pour objectif et importance :³⁹

- ✓ D'établir une série de règles internationales de caractère facultatif précisant l'interprétation des principaux termes utilisés dans le contrat de vente avec l'étranger.
- ✓ D'éviter les malentendus dus aux diversités d'interprétations des usages commerciaux entre pays et entités économiques.
- ✓ D'informer et d'éclaircir les exportations sur la loi nationale applicable aux contrats, de leur donner des renseignements et de les aider dans leur interprétation.
- ✓ De servir de base au contrat tout en prévoyant certaines modifications ou additions, dans la mesure où les circonstances l'exigent.
- ✓ De préciser de façon explicite, les obligations et les frais de chaque partie.

2. Les techniques du transport maritime :

2.1. Conteneurisation :

La conteneurisation est un nouveau mode de conditionnement de la marchandise apparu dans le transport maritime. Ce dernier utilise dans la plupart des cas des conteneurs pour transporter les marchandises. Un conteneur est un emballage permanent, résistant, réalisé pour des manutentions répétées et particulièrement adaptées pour le transport.

On peut utiliser un conteneur complet, exclusivement réservé pour la marchandise, comme on peut utiliser qu'une partie du conteneur (groupage maritime). Les conteneurs sont loués par les compagnies maritimes, la location étant comprise dans le prix du transport.

- **Le conteneur complet :** Aussi dénommé FCL (Full container load) c'est la solution la plus utilisée. Les marchandises voyagent seules, dans une boîte en acier fermée. Il est possible de charger en vrac le fret pour optimiser l'espace complet du conteneur.
- **Le groupage maritime :** Aussi dénommé LCL (Less than container load) c'est la solution pour les petits envois. Les colis sont groupés avec d'autres clients dans un conteneur. A destination, le conteneur est dégroupé par un prestataire.

³⁹ Guide général du commerce international, édition MLP, Alger, 1998, P.17.

Le conteneur est souvent équipé d'un toit, de parois et d'une porte. Ses dimensions les plus courantes sont les dry 20' (20 pieds) et les dry 40' (40 pieds).⁴⁰

La conteneurisation permet aussi d'alléger certaines charges, telles que l'emballage et le conditionnement, dans la mesure où la marchandise reste en conteneur de magasin à magasin. Dans les autres cas, la marchandise devra être emballée de façon classique pour supporter le pré ou post-acheminement.

2.2. Les modes d'expédition :

Il existe quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs :

- **FCL/FCL** : l'expéditeur met lui-même la marchandise dans le conteneur qui sera scellé et livré directement chez les magasins de l'acheteur sans être ouvert sauf pour vérification douanière.
- **LCL/LCL** : le chargeur dont le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur les fait diriger vers un centre de groupage, pour les conteneurisées avec d'autre de même destination (même port) ou elles seront dégroupées et remises aux différents destinataires
- **FCL/LCL** : un seul chargeur qui doit expédier de la marchandise a plusieurs clients pour une même destination, il les charge dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination. A l'arrivée au port de déchargement, ces lots seront dégroupés et acheminés vers les différents destinataires.
- **LCL/FCL** : l'importateur attend les marchandises d'origines diverses, les fournisseurs les livrent au même centre de groupage. L'importateur demande qu'elles soient empotées dans un conteneur qui lui sera ensuite livré à son domicile.

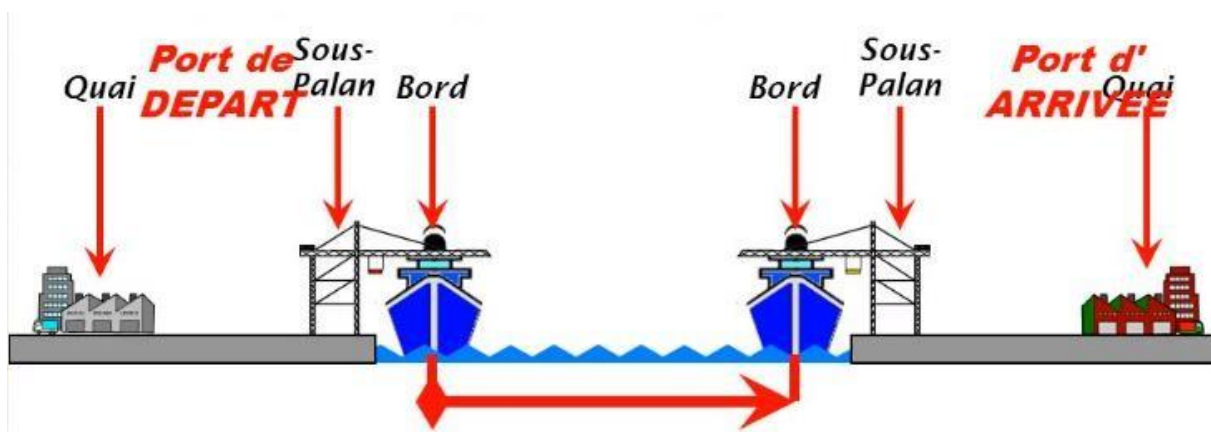
⁴⁰ CHELAACHE, (Dehia) et CHAIBI, (Lydia) : organisation du transport des marchandises conteneurisées, étude de cas ; BMT, mémoire de master en sciences économiques (option ; Economie du transport), université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2016, p.33.

2.3. Les « Liner terms » :

2.3.1. Définition :

« LINER » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « TERMS » signifie « conditions ». Les LINER TERMS sont donc les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Les frais de manutention introduit dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront par la suite imputés au chargeur, ou au destinataire de la marchandise en fonction l'incoterm choisi.⁴¹

Figure n°I-2 : les LINER TERMS



Source : Christian Ziarczyk, les liners terms _ cours ci 2

2.3.2. Répartition des frais de manutention :

Les « Liner terms » envisagent trois (03) possibilités de répartition des frais de manutention, selon que les marchandises sont placées au départ et à l'arrivée du navire depuis quai, sous palan ou à bord du navire. Le croisement de ces trois possibilités donne neuf (09) configurations possibles de répartition de ces frais.

⁴¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm> (consulté le 30/03/2020 à 03h24)

- **Bord** : le taux de base du transport n'inclut aucune manutention portuaire. Le chargeur devra prévoir dans ses coûts logistiques la totalité des frais de manutention portuaire de départ et à l'arrivée.
- **Sous palan** : le taux de base du transport inclut les opérations de manutention du long du navire sur le quai d'embarquement jusqu'au bord du navire.
- **Quai** : indique que tous les frais de manutention depuis le magasin jusqu'au bord du navire sont inclus dans le fret de base. Aucune facturation complémentaire ne sera effectuée.

2.3.3. Les opérations de manutention :

Les opérations de manutention se décomposent tel qu'il suit :

➤ **A l'embarquement des marchandises :**

- Le rapprochement de la marchandise,
- La mise sous palan,
- La fourniture des élingues,
- L'accrochage,
- Le hissage,
- Le virage,
- Descente en cale,
- L'arrimage,

➤ **Au débarquement des marchandises :**

- Le désarrimage,
- La fourniture des élingues,
- L'accrochage,
- Le hissage,
- Le virage,
- Descente et mises sous palan à quai,
- Le retrait des élingues,
- Le décrochage,
- La mise en entrepôts,

2.3.4. Les variantes d'incoterms liées aux « Liner terms » :

Des variantes telles que FOB "stowed" ou "arrimé" et CIF "landed" ou "déchargé", sont deux exemples de la prise en compte des « Liner terms » dans les incoterms.

- L'acheteur dans le FOB arrimé, ne veut supporter aucun des frais de passage portuaire au port d'embarquement, donc c'est le vendeur qui acquitte la totalité des frais d'embarquement. L'acheteur serait en droit de réclamer au vendeur le remboursement de frais d'embarquement en cas où ces frais ne sont pas supportés par le vendeur.
- L'acheteur dans le CIF débarqué, ne veut supporter aucun des frais de passage portuaire au port d'arrivée. C'est le vendeur qui prend à sa charge les frais de débarquement. Il pourra donc les inclure dans son prix de vente.

2.3.5. Le contenu de « Liner terms » :

Voici les principales conditions de fret « Liner Terms » employées dans le transport maritime international : ⁴²

➤ De bord à bord :

A l'embarquement

- le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord.
- Le transporteur supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement

- le transporteur supporte uniquement les frais de désarrimage.
- Le destinataire de la marchandise ou son représentant s'occupe des autres frais jusqu'à la mise à quai.

⁴² file:///C:/Users/pc/Downloads/LES_LINER_TERMS.pdf (consulté le 30/03/2020 à 06h42)

➤ De bord à sous palan :

A l'embarquement

- Le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord.
- Le transporteur supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement

- L'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin.
- Le transporteur supporte les frais de désarrimage jusqu'à la mise sous palan.

➤ De sous palan à sous palan :

A l'embarquement

- Le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage.
- Le transporteur supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement

- L'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin.
- Le transporteur supporte les frais de désarrimage jusqu'à la mise sous palan.

➤ De sous palan à quai :

A l'embarquement

- Le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage.
- Le transporteur supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement

- Le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention. Sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à

l'enlèvement de ses marchandises après le délai prévu par le connaissement maritime

➤ **De quai à quai :**

A l'embarquement

- La seule obligation du chargeur est de mettre à disposition la marchandise à quai.
- Le transporteur supporte tous les frais de manutention pour la mise à bord.

Au débarquement

- La seule obligation du destinataire est de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime. Il ne supporte donc en principe aucun frais.

Conclusion :

Nous avons montré dans ce premier chapitre que le transport maritime joue un rôle très important dans l'évolution et l'accroissement du commerce international. C'est le transport le moins consommateur d'énergie et plus économique que les autres modes de transport.

Le transport maritime est fondamentalement sous un régime réglementaire de plusieurs juridictions, ces réglementations internationales ont été mises en œuvre par des organisations internationales comme l'organisation maritime internationale (OMI), l'organisation internationale du travail (OIT), et la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Pour la bonne réalisation d'une opération du commerce international, il nécessite l'intervention de plusieurs intervenants et intermédiaires. Ces derniers doivent respecter les différents contrats du transport maritime et utiliser les divers documents qui sont établis entre eux. Ainsi, l'utilisation des incoterms qui permettent de déterminer les différentes responsabilités et obligations de chaque partie (importateur et exportateur).

Par conséquent, un des intermédiaires qui est le transitaire international son rôle est d'organiser la liaison entre ces deux parties et d'assurer la continuité du transport, ainsi que les autres opérations administratives.

Chapitre II :

Présentation du transitaire
dans le transport
international maritime

Chapitre II : présentation du transitaire dans le transport international maritime

Dans le chapitre précédent nous avons bien dit que le transport maritime de marchandises est le mode de transport le plus utilisé parmi les autres modes de transport international. Ainsi que, le bon acheminement des marchandises nécessite l'intervention d'une multitude de professionnels et plusieurs intervenants, dont principalement le « transitaire ».

Un transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit et organise le transport international de marchandises. Sa mission consiste à effectuer des opérations administratives et commerciales relatives à la circulation internationale des marchandises.

Pour assurer son rôle, le transitaire doit s'adapter aux évolutions des opérations commerciales et aux nouvelles pratiques des auxiliaires de transport. Aussi, offrir des services qui sont plus attractifs en terme de rapidité et d'efficacité et avoir une bonne coordination avec toutes les parties prenantes.

Dans ce deuxième chapitre nous nous intéressons à la présentation du transitaire, ses fonctions, ses activités. Aussi, nous allons voir les droits et les obligations du transitaire et identifier ses différents rôles, et surtout nous allons voir son importance dans le domaine du transport maritime.

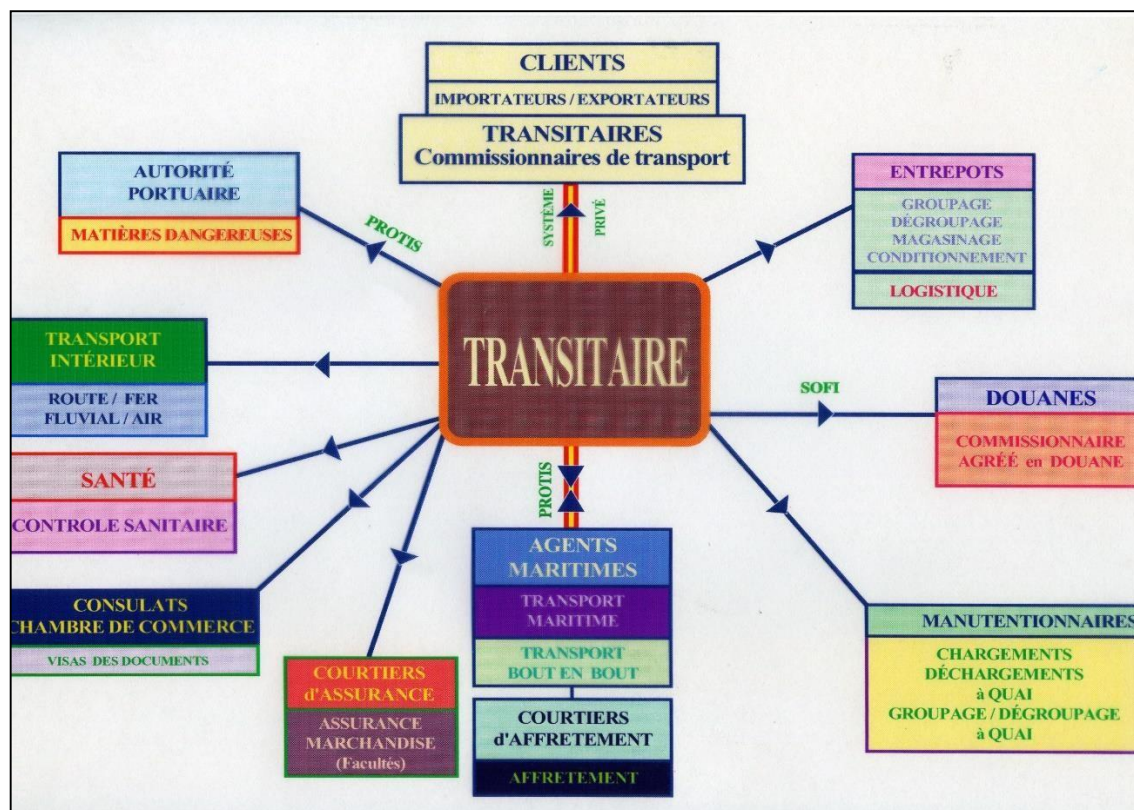
Section 01 : la présentation du transitaire

Appelé « agent de transit », le transitaire international est fréquemment utilisé par les entreprises qui envoient des marchandises à l'international, il a un rôle essentiel dans la logistique de transport. C'est un intermédiaire qui a pour objectif, la réalisation des formalités de passage des marchandises d'un territoire douanier à un autre.

Par exemple, Si un chargeur (une entreprise), situé à l'étranger, veut expédier des marchandises à destination de l'Algérie, 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.

Donc dans cette première section, nous allons donner des définitions au transitaire et voir ses différents types. Ensuite, nous allons parler des principales missions du transitaire. Et enfin, nous allons voir la rémunération de ce dernier.

Figure n° II-1 : Le transitaire à l'international



Source : www.vimeo.com/129486881

1. Définitions :

Selon l'organisation internationale des transitaires la FIATA, le transitaire est un « Architecte » du transport.

Le transitaire est défini comme : « un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues. »⁴³

Le transitaire est un : « Commerçant dont le rôle est de faciliter les contacts de ses clients avec des transporteurs terrestres, maritimes ou aériens et d'effectuer à l'importation comme à l'exportation, des déclarations au service des douanes pour le compte soit, de professionnels soit, de particuliers. Au plan juridique, le transitaire agit, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transports. »⁴⁴

Donc, un transitaire appelé en anglais « freight forwarder » est un intermédiaire qui gère le transport d'une marchandise, il peut être soit une personne soit une société, et peut aussi bien être désigné par le destinataire que par l'expéditeur des biens.

Le transitaire peut revêtir plusieurs statuts selon qu'il est lié à son client par un contrat de mandat (transitaire mandataire) ou par un contrat de commission (transitaire commissionnaire).

Il y a les commissionnaires de transport qui organisent de façon autonome la totalité du transport et les commissionnaires agréés en douane qui ont pour compétence exclusive la déclaration en détail des marchandises en douane.

2. Les types du transitaire :

Il existe plusieurs types de transitaire (selon le type de responsabilités et selon les activités) avec des statuts juridiques différents.

⁴³ LAMY TRANSPORT : tome 2, commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur, édition Lamy, Paris, 2005, p.182.

⁴⁴ Dictionnaire juridique en ligne de Serge Braudo.

2.1. Selon le type de responsabilités :

2.1.1. Le transitaire mandataire :

- Le transitaire mandataire signe un contrat de mandat, il agit sur les instructions de son client avec des responsabilités limitées.
- Il exécute les ordres de son mandant et il n'a pas le choix des sous-traitants.
- Le transitaire mandataire supporte une obligation de moyens, donc, il n'est responsable que pour ses propres fautes.
- Les professions concernées par ce statut sont : l'agent de fret aérien, le transitaire portuaire, l'agent maritime, le consignataire de navire.

2.1.2. Le transitaire commissionnaire :

- Le transitaire commissionnaire signe un contrat de commission, lui laissant plus de responsabilités. Il organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport (organisateur de transport de marchandises).
- Il met en place et coordonne le transport avec des sous-traitants de son choix en négociant avec eux les délais, tarifs, conditions du chargement des biens, etc. Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles.
- Il est d'ailleurs tenu à une obligation de résultat.
- Les professions concernées par ce statut sont : les affréteurs routiers, les groupements aériens ou maritimes, les organisateurs de transports multimodaux.

Tableaux n°II-1 : Les différences entre commissionnaire et mandataire

Commissionnaire	Mandataire
– Il signe un contrat de commission. – Il choisit les transporteurs pour le compte du client et les prestataires. – Il est tenu à une obligation de résultat. – Il est responsable des fautes des prestataires substitués (les intervenants qu'il a choisis).	– Il signe un contrat de mandat. – Il ne choisit pas les prestataires – Il n'est tenu qu'à une obligation de moyens. – Il n'est responsable que de ses fautes propres.

Source : Elaboré par nos soins.

2.2. Selon les activités :

2.2.1. Organisateur des transports multimodaux :

C'est un commissionnaire de transport qui organise le transport de bout en bout. Inclut les différents modes de transport.

2.2.2. Commissionnaire en douane :

C'est un mandataire de transport, il est spécialisé dans le dédouanement de la marchandise et les formalités douanières pour le compte des importateurs et des exportateurs tout en recevant une commission honoraire.

2.2.3. Le transitaire portuaire ou aéroportuaire :

C'est un mandataire de transport qui se substitue à l'expéditeur. Il agit entre deux modes de transport où la marchandise subit la rupture de charge (ex : terrestre à maritime, aérien à maritime ou aérien à terrestre) en se chargeant de la réception et de la réexpédition de la marchandise.⁴⁵

2.2.4. Groupeur :

C'est un commissionnaire de transport, il rassemble plusieurs expéditions à partir d'envois de détail pour constituer des lots complets (des camions, des wagons ou des conteneurs complets, des unités de chargement aériennes ou des palettes) qu'il confie à la compagnie de transport de son choix (maritime, aérien, ferroviaire ou routier). Il négocie les tarifs avec les transporteurs et il fait profiter l'expéditeur des tarifs favorables qu'il obtient de ces derniers.

2.2.5. Agent de fret aérien :

C'est un mandataire de transport, il dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien. Il est agréé par des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien telles que l'IATA (Association internationale du transport aérien).

⁴⁵ OUZZANE, (Noria) : Op.cit, p.29.

2.2.6. Affréteur routier :

C'est un commissionnaire de transport, il fait le lien entre les transporteurs routiers et les chargeurs qui disposent de marchandises à expédier (les transporteurs routiers, qui sont souvent de très petites entreprises, sont des artisans qui n'ont pas un vrai service commercial).

3. Les missions du transitaire :

Les missions d'un transitaire consistent à :

- ✓ Organiser, stocker, emballer et expédier les marchandises selon des normes précises à respecter ;
- ✓ Contacter et coordonner tous les acteurs tels que les transporteurs, les compagnies d'assurance, les bureaux de douane, etc. ;
- ✓ S'assurer d'une traçabilité permanente des marchandises pour pouvoir en informer le client et garantir que les marchandises arrivent à destination ;
- ✓ Remplir toutes les formalités administratives selon les lois internationales et s'acquitter des frais ;

Les documents nécessaires au transitaire pour l'accomplissement de sa mission sont :

- Les contrats de transport : le connaissement maritime, la lettre de transport maritime, la lettre de transport aérien.
- Les documents justificatifs du prix : la facture commerciale, la facture consulaire.
- Les documents justificatifs du poids et de la qualité : le certificat de poids, le certificat de qualité, les certificats d'assurance.
- Etc.

4. Rémunération du transitaire :

Sur la facture du transitaire, on trouve quatre types d'éléments : ⁴⁶

- **Le fret principal** : sur lequel il bénéficie, sauf en ferroviaire, d'une commission qui lui est versée par la compagnie en tant qu'apporteur de fret, et qu'il conserve à

⁴⁶ https://www.globalnegotiator.com/blog_fr/transitaire-en-douane-anglais/ (consulté le 06/04/2020 à 16h59)

son profit. S'il est groupeur, il bénéficie de plus des tarifs favorables liés à la remise de lots complets : il revend alors le fret avec une marge.

- **Les frais de manutention** : sur lesquels le transitaire prélève en général une marge d'environ 10 %.
- **La prime d'assurance** : si c'est lui qui a assuré la marchandise pour le compte du chargeur, et sur laquelle il est aussi d'usage qu'il se rémunère.
- **Les honoraires d'agréé en douane** : dont le montant est libre aujourd'hui, de commissions de transit, de frais divers (de dossier, de correspondance, de visa des documents, etc.). Il s'agit à proprement parler de la rémunération du service rendu. Ces frais sont le plus souvent forfaitaires et, la concurrence entre transitaires étant sévère, leur montant est en général très modeste, et toujours négociable.

Section 02 : les obligations et les droits du transitaire

Le transitaire peut également être mandaté par son client pour négocier les coûts de transport, trouver une Cie ou assurer la marchandise, il sera redevable seulement d'une obligation de moyens dans la mesure où il n'est pas organisateur. Si en revanche le transitaire agit comme un professionnel du transport c'est-à-dire comme un organisateur, il sera redevable d'une obligation de résultat.

Dans cette deuxième section que nous allons traiter en deux points différents, nous allons premièrement voir les différentes obligations du transitaire tirées d'un mandat et dans le cadre du transit. Et deuxièmement nous allons voir les différents droits du transitaire.

1. Les obligations du transitaire :

Nous allons voir les obligations générales du transitaire ainsi que les obligations dans le cadre du transit.

1.1. Les obligations générales du transitaire tiré du mandat :

1.1.1. Les obligations du mandataire :

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celle du mandant en plus de la diversité de leur dénomination et du rôle des auxiliaires.

Les mandataires représentent leur donneur d'ordre, ils sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

Tel est le cas du transitaire chargé d'assurer le transbordement de la marchandise. Il effectue au nom et pour le compte de son client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise. Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat.

L'existence d'un mandat doit être retenue dès que l'intermédiaire représente son client, même si le contrat comporte des prestations d'ordres matériels nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

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

❖ Devoir d'information

Le mandataire a surtout le devoir d'information et de conseil, c'est le cas du commissionnaire en douane qui doit informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importations et d'exportations de la marchandise, d'attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

❖ Obligation d'accomplir les ordres du mandant

Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés. Il n'est pas garant de leur exécution, mais engage sa responsabilité s'il n'accomplit pas sa mission.

Quoique l'obligation ne se porte que sur les moyens, mais la faute est présumée. Elle consistera notamment en toute erreur ou retard du mandataire dans l'exécution de sa prestation. Par exemple:

- Une faute du commissionnaire en douane qui établit une déclaration inexacte, du consignataire de la cargaison ou du transit.
- Le transitaire qui remet les marchandises à un autre transporteur que celui désigné, est responsable de ses actes, il en est de même pour le mandataire qui ne veille pas à la rédaction des documents de transport.

❖ Obligation de rendre compte

Au titre de cette obligation, le mandataire est tenu de prévenir le mandant de l'exécution de sa mission et l'accomplissement de ses responsabilités, et de lui prévenir les obstacles et les difficultés qu'il a rencontré et de chercher des solutions et des de nouvelles instructions.

Par exemple : le commissionnaire en douane qui ne fait pas prévenir son mandant de tout ce qui concerne ses marchandises doit engagerait sa responsabilité.

1.1.2. 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 : ⁴⁷

❖ A l'égard du mandataire

A l'égard du mandataire, le mandant des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douane peut être subrogé dans le privilège de la douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui. Selon l'art 381 du code de douanes: « toutes personne physique ou morale qui a acquitté pour un tiers des droits, des amendes, des taxes de toute nature dont la douane assure le recouvrement, est subrogée au privilège de la douane, quelles que soient les modalités de recouvrement observées par elle à l'égard de ce tiers ». En revanche, il ne bénéficie du privilège

⁴⁷ OUZZANE, (Noria) : Op.cit, p.32.

du commissionnaire que lorsqu'il accomplit les opérations douanières en son nom propre, non en tant que mandataire.

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

❖ A l'égard des tiers

A l'égard des tiers, en vertu de l'article 1998 du code civil, 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.

Le mandataire n'est pas, en principe, tenu par les actes excédant le mandat, à moins qu'il ne les ait ratifiées. La jurisprudence retient néanmoins le mandat apparent, considérant que le mandant est engagé à l'égard des tiers lorsque l'acte du mandataire était apparemment légitime.

1.2. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit : ⁴⁸

Le transitaire quel que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage). Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur clientèle de tarifs de groupage intéressants par comparaison avec le coût des envois isolés. Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais, établit et signe les lettres de transport, et couvre les assurances des marchandises.

Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entrepôts nécessaires et remet des propositions selon l'incoterm retenu.

Le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité. Tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur. Les critères

⁴⁸ KHALIFE, (Abdallah) : service export de l'entreprise DB Schenker, Mémoire de stage ITIP, 2011, p.38.

de choix sont : efficacité, fiabilité, rapidité, sécurité et coût, et pour pouvoir choisir celui qui procure le meilleur rapport qualité/prix, les opérateurs ont intérêt à consulter les publicités que les transitaires font paraître dans les journaux et à demander des informations auprès des clients des transitaires. On peut également s'adresser aux organismes de promotion des exportations, aux chambres de commerce et aux organisations professionnelles dans son propre pays.

2. Les droits du transitaire :

Le transitaire a le droit de facturer ses clients et d'obtenir une rémunération pour les services qu'il rend.

2.1. Droit de facturation :

Le transitaire a le droit à une facturation, cette dernière est différente selon qu'il s'agit d'une importation ou d'une exportation.

Par exemple la facture à l'importation commence par une rubrique essentielle « concerne » qui doit être correctement détaillée et remplie de : référence du transitaire et du client, nombre de colis, poids, marque et numéro, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée. Et quatre autres rubriques avec les colonnes « taxable » et « non taxable » de la TVA.

Les différents frais qui peuvent être facturés aux mandants lors des opérations de transit et qui donnent droit au remboursement sont :

- ✓ Perception de droit de douane et d'une TVA.
- ✓ Une commission d'intervention ;
- ✓ Crédit d'enlèvement ;
- ✓ Avance de fonds ;
- ✓ Frais de dossier ;
- ✓ Traitement informatique du dédouanement ;
- ✓ Autre frais tel que les frais de téléphone, télex, fax, qui sont engagés par le transitaire pour son client ;
- ✓ La commission de transit ;
- ✓ Fret maritime ;
- ✓ Passage portuaire ;
- ✓ Camionnage et livraison ;

- ✓ Assurance et gestion ;
- ✓ Les extra-frais tels que l'emballage supplémentaire ou une accélération de l'expédition ;

2.2. Droit de rémunération :

La principale source de la rémunération des transitaires se trouve en réalité dans les commissions accordées par les transporteurs et dans les marges bénéficiaires attachées par les transitaires sur les opérations de manutention et sur les primes d'assurance. La rémunération ne rapatrie pas dans les factures des transitaires.

La double fonction du transitaire, qui est en même temps un apporteur de fret aux transporteurs et un organisateur de fret, justifie sa rémunération.

2.3. Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire :

Le transitaire dispose trois moyens pour agir contre son mandant lorsque ce dernier ne remplit pas correctement ses obligations.

- Tout d'abord, il dispose d'un privilège général, il n'est pas nécessaire qu'il détienne la marchandise, la détention n'est pas une condition.
- Ensuite, il bénéficie d'un droit de garde sur les marchandises qu'il a en sa possession.
- Enfin, la jurisprudence accorde aux transitaires la possibilité d'engager une exigence de constitution de preuve conventionnelle dans les conditions générales du contrat, qui va leur permettre de bénéficier d'une garantie pour les opérations qui n'en pas bénéficier de plein de droit.

Section 03 : les différentes activités, fonctions et rôles tenus par le transitaire

Le transitaire international joue un rôle clé dans la réussite commerciale d'une activité de commerce international, il prend en charge pour le compte de l'entreprise exportatrice ou importatrice les opérations de transport, dédouanement, stockage des marchandises, en attente de l'embarquement et l'acheminement vers leur destination finale. Il assure que ces marchandises qui lui sont confiées arrivent à bonne destination dans l'état où il les a reçues.

Mais puisque le transitaire joue un rôle de commissionnaire en marchandises, la palette de ses prestations est beaucoup plus importante, elle se subdivise en trois catégories : activités, fonctions et rôles.

Donc, dans cette partie nous allons parler en premier lieu des activités des transitaires et de leurs principales fonctions. Puis, nous allons voir les différents rôles tenus par les transitaires et l'importance de ces derniers dans les transactions internationales au niveau du transport maritime.

1. Les activités du transitaire :

Les activités du transitaire sont très diverses, il s'occupe des activités suivantes :

- Décider le meilleur itinéraire et les conditions optimales pour le transport physique des marchandises.
- Gérer les expéditions avec le transporteur.
- S'occuper des activités liées à l'exportation et à l'importation : il prend en charge la marchandise auprès de la compagnie du transport (importation) ou bien de l'expéditeur (exportation). Il va procéder aux opérations de manutention, de groupage ou dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, de post-acheminement ou de prés-acheminement, etc.
- S'occuper des formalités administratives et commerciales, et des formalités douanières et de l'assurance.
- S'occuper des documents requis pour les marchandises dans les différents pays faisant partie de la chaîne de transport.
- Suivre l'évolution des envois, obtenir des renseignements relatifs au suivi à la localisation de la marchandise pour tenir le client informé.

Le transitaire dans le transport maritime s'engage à commettre toutes les opérations nécessaires à la réalisation d'un transport maritime en veillant à réduire au maximum le temps du transport et assurer le meilleur coût possible. Les activités du transitaire maritime consistent à :

- Contrôler les opérations de chargement et déchargement du navire ;
- Suivre les marchandises au bord du navire ;

- Faire les opérations de groupage et de dégroupage ;
- Régler les frets ;
- Signaler les documents pour le compte de son mandat ;
- Contribuer à la rédaction du connaissement ;
- S'occuper à l'importation le dédouanement et la réception des marchandises.
- S'occuper à l'exportation le dédouanement et la mise à quai des marchandises.

Voici un classement des plus grands forwarder/expéditeur au niveau mondial, comparés sur le plan du volume container (TEU= twenty-foot equivalent unit) qu'elles représentaient en 2016 :

Tableau n°II-2 : Les meilleurs transitaires maritimes mondiaux

Classement	Nom du transitaire	Pays	Volume container
1	<u>Kuehne & Nagel</u>	Suisse	4 millions TEU
2	DHL	Etats Unis	3 millions TEU
3	Sinotrans	Chine	2.8 millions TEU
4	<u>DB Schenker</u>	Allemagne	2 millions TEU
5	<u>Panalpina</u>	Suisse	1.46 millions TEU
6	<u>DSV</u>	Danemark	1.3 millions TEU
7	<u>Expeditors International NV</u>	Belgique	1.044 millions TEU
8	Hellmann Worldwide Logistics NV	Belgique	902.260 TEU
9	Bolloré	France	944 000 TEU
10	Kerry Logistics Network	Chine	800 000 TEU

Source : www.tl-hub.be/fr/news/top-10-des-transitaires-maritimes-mondiaux

2. Les fonctions du transitaire :

La fonction la plus élémentaire du transitaire consiste à organiser l'expédition des marchandises du point A au point B en temps opportun, conformément aux instructions du client, en ayant recours au moyen du transport le plus sûr et le plus économique possible.

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

2.1. Le transitaire en tant que commissionnaire en douane :

Le commissionnaire en douane, s'agit de : « toute personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes pour accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration des marchandises en détail, sur l'ensemble du territoire national ».⁴⁹

Le commissionnaire en douane effectue des opérations administratives d'enregistrement, d'élaboration de documents douaniers, assure ou supervise les liaisons techniques et administratives relatives à la circulation internationale des marchandises. Il peut agir par son propre nom et pour son propre compte détenteur de marchandises ou bien comme mandataire et pour le compte du détenteur.

Tout commissionnaire en douane est tenu de se doter d'une connexion à distance au système d'informations et de gestion automatisée des douanes « S.I.G.A.D ».

L'agrément du commissionnaire en douane est national. Il est accordé par décision du directeur général des douanes pour une durée indéterminée. La décision est notifiée à l'intéressé dès sa signature.⁵⁰

❖ Les formalités effectuées par le commissionnaire en douane :

On distingue trois fonctions qui sont les suivantes: ⁵¹

- **La conduite des marchandises :** dès leur introduction sur le territoire douanier de la communauté, les marchandises même sous un régime de transit sont soumises à la

⁴⁹ Article n° 03 du décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.

⁵⁰ Article n° 07 du décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.

⁵¹ SAIM, (Achour) et TABCHOUCHE, (Anis) : Op.cit, p.39.

surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers. Les marchandises doivent être sous surveillance pour déterminer leur statut douanier et doivent être conduites sans délais par le transitaire.

Dans le cadre des importations par voie maritime, les marchandises qui constituent la cargaison d'un navire doivent être inscrites sur un document appelé « manifeste », signé par le capitaine, et que ce dernier doit tenir à la disposition du service des douanes.

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

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

- **Mise en douane des marchandises :** la mise en douane a pour objet de permettre au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement. Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « déclaration sommaire », par la personne qui a présenté les marchandises en douane. Cette déclaration doit être déposée dès l'accomplissement des formalités de présentation, le service des douanes ayant toutefois la possibilité d'octroyer un délai supplémentaire de dépôt expirant au plus tard le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation des marchandises. La déclaration sommaire doit être établie sur un formulaire spécial, les autorités douanières pouvant toutefois accepter que soit utilisé comme déclaration tout document commercial ou administratif contenant les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises.

2.2. Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison :

Cette dénomination est apparue suite aux difficultés auxquelles le transporteur maritime est confronté, lorsqu'il s'agit de mettre fin au contrat de transport maritime en délivrant les marchandises au port de destination à leurs ayants droit.

A l'arrivée du navire vers leur destination, les ayants droit à la marchandise ne peuvent pas effectuer les différentes opérations qu'il faut pour le passage de cette marchandise dans un port. Dans ce cas un autre intermédiaire intervient, qui est le consignataire de la cargaison. Cette personne physique ou morale permet de éviter aux ayants droit à la marchandise les obstacles commerciaux administratifs, juridiques lors du passage de cette marchandise au sein d'un port étranger.

Le consignataire de la cargaison agit comme un mandataire salarié par les ayants droit à la marchandise, il en prend livraison à leur compte.

Le transitaire lorsqu'il agit en tant que consignataire va se présenter à la place du destinataire pour réceptionner la marchandise. Pour que la marchandise lui soit remise au destinataire ou à son représentant, il doit présenter un original du connaissement.

2.3. Le transitaire en tant qu'agent de manutention : ⁵²

Le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage. Ces prestations peuvent être accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, soit que les parties à l'opération de transport aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant autant de contrats.

Au cours de sa mission, le transitaire doit faire appel à une autre entreprise pour prendre en charge la manutention sur instruction de son mandant, ou alors il va s'occuper lui-même de cette opération.

Il est prévu que l'entreprise de manutention sera chargée d'accomplir les opérations de surveillance pendant le chargement ou le déchargement :

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

⁵² SAIM, (Achour) et TABCHOUCHE, (Anis) : Op.cit, p.42.

Lorsque le transitaire intervient lui-même pour les opérations de manutention, il doit s'occuper du chargement, du déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôts.

2.4. Le transitaire en tant que logisticien :

La logistique est un métier en mutation et bien qu'elle soit connue depuis plus de quarante ans, ce n'est que ces dernières années qu'elle a pris une importance considérable.

La logistique dans l'objectif du transitaire se détermine comme une prestation intégrée, si elle n'est que partie d'une chaîne d'approvisionnement ou de distribution intégrale, si elle fait partie d'une gestion globale d'un processus d'entreprise.

On considère la logistique comme une stratégie ou les notions d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie d'une prestation globale. Cette fonction représente :

- ✓ Une prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production ;
- ✓ Conditionnement ;
- ✓ Stockage ;
- ✓ Préparation de commande ;
- ✓ Distribution ;
- ✓ Facturation ;
- ✓ La gestion des retours;

Le transitaire peut exercer une influence déterminante sur la création de valeur ajoutée dont profite le producteur. La logistique industrielle peut être scindée en deux volets : ⁵³

- La logistique physique qui traite des transports et distributions, magasinages et manutentions.
- La logistique de gestion qui s'occupe d'organiser et gérer les flux des marchandises.

3. Les rôles du transitaire :

Les rôles du transitaire sont variés, selon les cas, il réalisera les démarches administratives pour l'exportateur (agent en douane), il peut négocier avec les transporteurs afin d'obtenir les

⁵³ OUZZANE, (Noria) : Op.cit, p.37.

meilleurs prix (mandataire), il peut également réunir les envois de marchandises en provenance d'un ou plusieurs expéditeurs en partageant les frais de transports entre les clients (groupeur).

Donc ces rôles se manifestent dans trois catégories un rôle spécifique, un rôle principal et enfin un rôle accessoire.

3.1. Le rôle spécifique du transitaire (assurer la rupture de charge) :

Le transitaire assure le passage d'une marchandise lors d'une rupture de charge. Il intervient pour assurer la continuité du transport des marchandises entre deux modes de transport distincts, afin de veiller aux intérêts du propriétaire de la marchandise.

La personne mandatée pour assurer le transit d'une marchandise peut avoir parallèlement de nombreuses fonctions qui peuvent être de consignation, de transport ou de manutention. Il faut donc distinguer la fonction de transitaire des autres :

- Il n'est pas un transporteur dans la mesure où il ne transporte pas la marchandise.
- Il n'est pas un commissionnaire de transport parce qu'il ne s'engage pas à organiser un certain déplacement de la marchandise.
- Il n'est pas consignataire de cargaison. Lorsque l'un des transports est maritime, le consignataire de cargaison se confond avec le transitaire.
- Il n'est pas manutentionnaire, et lorsqu'il intervient lui-même pour les opérations de manutention, il va principalement s'occuper du chargement, du déchargement, de mise à quai ou en entrepôts.

3.2. Le rôle principal du transitaire (Effectuer les opérations juridiques intermédiaires) :

Son rôle implique de se charger de toutes les opérations juridiques qui doivent avoir lieu entre le moment où la marchandise lui est remise par le premier transporteur : ⁵⁴

- Reconnaissance de la marchandise ;
- Prise de réserve en cas d'avarie ;

⁵⁴ NICOLAS, (P.Y) : Op.cit, p.195.

- Signature du bon de livraison ;
- Entre temps il aura accompli les opérations en douane et entreposé la marchandise ;
- Son mandant peut lui confier de prendre soin de souscrire une assurance appropriée ;

Le transitaire est tenu d'un devoir de conseil et d'information : conseiller le client sur le mode d'acheminement et de conditionnement de sa marchandise en fonction de la destination envisagée, de la nature de la marchandise, informations sur les tarifs appliqués sur la même ligne de navigation, sur le navire choisi, la date du chargement.

3.3. Le rôle accessoire du transitaire (Agir physiquement sur la marchandise) :

Il peut être tenu de certaines missions complémentaires :

- Entreposage ;
- Gardiennage ;
- Emballage de la marchandise en attendant le transport suivant ;
- Groupage des marchandises en fonction de leur destination ;

Les autres rôles du transitaire peuvent être présents dans les points suivants : ⁵⁵

- Il traite d'abord du transport, il peut ensuite avoir à sa charge le transvasement (chargement et déchargement d'un mode de transport à un autre pour une livraison multimodale) et enfin le règlement pour le cas d'une livraison ;
- Il applique la réglementation notamment celle dictée par la douane ;
- Il doit également contrôler les marchandises, vérifier leurs états (comme les avaries), leurs poids et leurs volumes ;
- Il doit se charger des formalités douanières ;
- Il doit payer les différents transports qu'il a éventuellement sous-traités.

⁵⁵ OUARET, (Adel) et TOUATI, (Hafid) : le rôle du transit dans le commerce extérieur, étude de cas ; MTA, mémoire de master en sciences commerciales (option ; Finance et commerce international), université Abdarraahmane Mira, Bejaia, 2016, p.37.

4. L'importance des transitaires dans la réussite des transactions internationales au niveau du transport maritime :

Le transport maritime est une industrie de service, il est le moyen de transport le plus sollicité au monde. Pour l'analyse économique, il convient pour chaque mode de transport de distinguer d'une part l'infrastructure (route, voie ferrée, voies navigables, port aéroport) d'une autre part le service qu'il procure.

La mondialisation de l'économie s'est développée à l'aide de la croissance rapide du transport maritime. Cette mondialisation des échanges tend à renforcer l'influence du transport maritime de nos jours, nous remarquons qu'en cette période de développement la demande en transport s'intensifie plus vite que la production mondiale.

Le transport maritime avec l'apparition de la conteneurisation et les navires allant jusqu'à 10 000 TEU reste jusqu'à ce jour un transport de masse et répond à certains critères qui lui donnent une place importante dans le transport de marchandises à l'international.

Pour l'élaboration d'un transport de bout en bout nous avons très souvent recours à des auxiliaires de transport qui ont chacun leur spécificité.

Les auxiliaires de transport maritime sont des professionnels spécialisés, ils se distinguent en fonction de leur spécialisation et le type d'activité qui conditionne leur facturation, tous critères qui orienteront le choix qui sera fait par l'entreprise.

Dans les transports internationaux de marchandises, les auxiliaires de transport occupent une place importante. Parmi ces auxiliaires de transport qui interviennent, il y a certains qui jouent un rôle primordial dans le transit de marchandise à l'international tel est le cas du transitaire qui occupe une fonction stratégique.

Le transitaire n'est pas un transporteur et n'a pas cette qualité. Il ne s'engage pas à effectuer le déplacement des marchandises d'un port à un autre, mais son rôle est de participer au bon déroulement et à l'exécution de cette opération de transport de marchandises. proprement dit, le transitaire est présent partout. Il intervient au départ de l'expédition, à mi-parcours, en cas d'interruption du transport et enfin à l'arrivée.

La majorité des tâches d'un transitaire au niveau du transport maritime est l'organisation des expéditions internationales maritimes. Il agit comme un intermédiaire entre un expéditeur et divers services de transport maritime comme par exemple les navires de charge. Il a pour but de négocier le meilleur prix possible afin de déplacer les biens des clients le plus long. Ainsi, il propose la voie la plus économique en travaillant sur différentes offres et choisissant la solution optimale entre rapidité, coût et fiabilité.

Le transitaire conseille et assiste ses clients sur la façon de déplacer leurs marchandises le plus efficacement d'une destination à une autre. Une connaissance approfondie des exigences en matière de documentation, des réglementations, des coûts de transport et des pratiques bancaires peut faciliter et réussir le processus d'importation ou d'exportation pour de nombreuses entreprises.

Par exemple, à l'exportation « Que l'entreprise soit petite ou grande, le poids de la cargaison léger ou lourd, le transitaire prendra soin de la cargaison due. Cela peut inclure le dépôt des documents d'exportation, tous les arrangements avec les besoins des transporteurs, emballage, mise en caisse et stockage. Ainsi, l'exportateur de petite et moyenne taille ne doit pas faire face à de nombreux détails que nécessite la logistique internationale à l'exportation. En outre, les transitaires facturent généralement avec des marges modestes pour leurs services et permettent d'avoir accès à des rabais d'expédition. Compte tenu des années d'expérience et une attention constante aux détails fournis par le transitaire, le client est généralement au centre des préoccupations. »⁵⁶

Avec la mondialisation et la globalisation croissante de l'économie, l'opérateur économique, acteur du commerce international se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes ou techniques pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation.

Le transitaire est également une source d'informations pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Il défend les intérêts de ses clients en s'opposant à des augmentations de prix injustifiées, à toutes mesures

⁵⁶ <https://siam-shipping.fr/infos-logistique/quest-quun-transitaire/> (consulté le 11/04/2020 à 19h07)

qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, à toutes dispositions de loi qui mettraient en péril l'attractivité économique.

Conclusion :

Le transitaire représente l'architecte du transport, l'agent de voyages des marchandises, le trait d'union incontournable de la vie économique, l'un des seuls métiers qui permet à la pensée de s'évader à travers les frontières sans quitter son pays.

Le transitaire travaille principalement chez des intermédiaires ou auxiliaire de transport, ou dans des entreprises important ou exportant des marchandises. Il exerce donc principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions commerciales, tout cela dans le but de satisfaire ses clients.

Les activités du transitaire sont complémentaires avec les autres intervenants, les transitaires constituent un maillon fort dans la chaîne de transport maritime et ils s'occupent de la demande de leurs clients et ils défendent leurs intérêts et veillent à l'application avec rigueur des différents règlements douaniers.

Donc, nous pouvons dire que le transitaire reste l'intervenant le plus déterminant parmi les autres dans les opérations du processus de transport maritime, car il empreinte tous les rôles des différents intervenants. Ainsi, le succès du processus de transport maritime est lié intimement à la qualité des services du transitaire et de son travail déterminant.

Chapitre III :

L'intermédiation du
transitaire dans le transport
maritime des marchandises.

Cas

UNIVERSAL TRANSIT

Chapitre III : l'intermédiation du transitaire dans le transport maritime des marchandises. Cas UNIVERSAL TRANSIT

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

Actuellement les opérateurs du transit sont très nombreux. D'où la nécessité pour eux de se démarquer dans la concurrence. Pour cela les transitaires cherchent toujours à se spécialiser selon plusieurs méthodes (le mode de transport, les relations géographiques, le type de marchandise, le type des opérations, l'entité économique, ...etc.).

Afin de mener à bien notre étude et de répondre à notre problématique principale, nous avons effectué notre stage de fin de cycle au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT, spécialisée dans le transit international et le premier réseau intégré entre l'Algérie et l'Europe.

A travers ce chapitre nous allons présenter dans une première section l'organisme d'accueil, lieu du déroulement de notre stage tout en présentant l'environnement du transit en Algérie. Et dans une deuxième section, nous allons expliquer la démarche méthodologique empruntée ainsi que le déroulement des opérations du transit et l'intermédiation d'UNIVERSAL TRANSIT dans le transport maritime des marchandises à l'import, et enfin nous allons présenter les différents résultats de notre recherche dans la troisième section.

Section 01 : présentation de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT

La place du 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 qui sont 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.

L'Algérie a connu plusieurs changements dans la matière du transit et transitaire, pendant les dernières années on remarque la création de plusieurs entreprises spécialisées dans le domaine du transit. On distingue principalement les meilleurs transitaires suivants⁵⁷ : MTA, UNIVERSAL TRANSIT, FILTRANS Transit, TIBA Transit Algérie, SOMETRAL Transit, Global Transit.

Dans cette première section, nous allons présenter l'organisme d'accueil où nous avons effectués un stage pratique de 3 mois, qui nous a été d'un apport considérable pour mieux comprendre, voir et cerner de prêt les objectifs de notre recherche.

1 Présentation de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT :

1.1. Présentation :

UNIVERSAL TRANSIT est spécialisée dans le domaine du transit international, du dédouanement des marchandises, de l'entreposage et de la distribution, aussi bien par voie aérienne, maritime que terrestre. Ce qui s'est imposé comme un véritable créateur de solutions logistiques.

Le développement constant de ses savoir-faire et de ses expériences au fil des années a placé l'entreprise dans une position de leader incontesté des prestations logistiques. Elle œuvre en totale synergie avec ses clients pour adapter les modes de travail aux nouvelles exigences

⁵⁷ Brik, (Tarek): essai d'analyse de l'impact du changement fréquent des procédures de dédouanement des marchandises à l'importation sur le transit maritime, étude de cas ; DACIMEX, mémoire de master en sciences commerciales (option ; affaires internationales), école des hautes études commerciales, Alger, 2015, P.55.

économiques, dans le respect des particularités de chacun et pour objectif l'accroissement des performances.

Elle s'est développée au niveau national par l'implantation de bureaux qui lui sont propres, et d'un réseau d'agents agréés opérant en synergie, offrant ainsi des solutions clefs en main aux différents acteurs du commerce international.

Avec l'appui de son réseau national, elle propose la gamme de services d'un transitaire tant à l'import qu'à l'export, capable d'assurer toutes prestations personnalisées de porte à porte.

Son efficacité passe par l'étude et par une réelle stratégie, une méthodologie d'action et des moyens performants. Elle dispose de spécialistes capables de s'adapter aux besoins et aux particularités de diverses activités, même si elles sont complexes et importantes.

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

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

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 ses clients Algériens des solutions logistiques intégrées depuis leurs fournisseurs.

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.

Figure III-1 : logo de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT



Source : documents internes de l'entreprise

1.2. Historique :

Pour son historique :

- 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.

1.3. Réseau :

➤ Réseau National :

Trois Directions Régionales :

- Centre : à Alger
- Ouest : à Oran (couvrant la région Ouest : de Chlef jusqu'aux frontières Marocaines)
- Est : à Skikda (couvrant la région Est : de Bouira jusqu'aux frontières Tunisiennes)

➤ Réseau International :

Leur Agent GLOBTRANS, basé en France, en Italie et en Espagne, permet d'offrir des solutions intégrées « DOOR TO DOOR » à ses clients Algériens.

2 Structure et moyens⁵⁸ :

UNIVERSAL TRANSIT dispose de moyens logistiques modernes lui permettant d'assurer des prestations de qualité malgré la complexité de la chaîne logistique en Algérie.

2.1 Entrepôts-Aires de Stockage :

- ❖ 10 aires de stockage sous douane ou en zone libre d'installation moderne, représentant plus de 16 hectares.
 - Alger : El harrach 11400 m² / Baraki 30950 m² / Bab Ezzouar 10000 m² / Rassouta (1) 20063 m² / Rassouta (2) 23313 m² / Rassouta (3) 3800 m² / Rouiba 5000 m² / Reghaia 25000 m² / Ouledhadjadj 21000 m².
 - Oran : 15000 m².
- ❖ 3 Plate- formes logistiques dédiées à l'activité Automotive de près de 30 hectares :
 - Djendjen : 100000 m² (ouverture Octobre 2011).
 - Bouira : 100012 m² (en projet).
 - Ain defla : 8418 m² (en projet).

⁵⁸ <http://www.universal-transit.com/Structure-et-moyens,018.html> (consulté le 04/05/2020 à 22h29).

2.2 Moyens de transport et levage :

- Parc automobile de plus de 100 véhicules 14 Fourgons tôleés.
- 18 Fourgons tôleés (1,5 tonne).
- 3 Fourgons plateaux (2 tonnes).
- 22 Camions porteur (2.5 à 10 tonnes).
- 367 ensembles routiers.
- 1 Remorque Isotherme.
- 1 Remorque porte engins.
- 31 Remorques plateaux.
- 1 Remorque auto-chargeuse (BOXLOADER) permettant le déchargement au sol de conteneur chargé si nécessaire.
- 13 chariots élévateurs de 3 à 5t.
- 1 Grue télescopique.

3 Personnel et organisation :

UNIVERSAL TRANSIT emploie en Algérie 650 personnes qualifiées et formées dans leurs domaines de compétences. Le personnel est essentiellement formé au sein de la société, qui privilégie le recrutement de jeunes diplômés dans le cadre de partenariats avec des écoles.

En fonction du type d'activité et du volume d'affaire à traiter, l'entreprise affecte systématiquement une ou plusieurs personnes dédiées à ses clients.

Avec la création du site web www.universal-transit.com, UNIVERSAL TRANSIT offre à ses clients la possibilité de suivre en ligne l'évolution ainsi que la position de leurs expéditions en toute transparence et en temps réel.

La volonté de la société est d'obtenir les certifications de Qualité (ISO, Opérateur Economique Agréé).

4 Sécurité et environnement :

UNIVERSAL TRANSIT a mis en place des outils pour mesurer la qualité de service :

- Elle s'engage à donner à ses clients une réponse et un plan d'actions correctives approprié dans un délai de 72 heures maximum. Lors de réunions de Progrès avec ses clients, des fiches de non-conformité permettent de mesurer la qualité et d'évaluer la performance logistique et les axes d'amélioration souhaités par les clients.
- Une phase d'amélioration continue l'objectif est de permettre aux clients de dégager des gains de productivité. L'entreprise propose des indicateurs de performance (KPI) pour mesurer les engagements.
- UNIVERSAL TRANSIT s'engage dans une démarche HSE (Health, Security & Environment) permanente afin de garantir à ses clients les standards de qualité internationaux.

5 Ses services :

UNIVERSAL TRANSIT propose plusieurs services et différentes solutions pour ses clients.

Figure III-2 : les différentes solutions d'UNIVERSAL TRANSIT



Source : <http://www.universal-transit.com/>

5.1 Solution de dédouanement :

Le dédouanement est le métier premier d'UNIVERSAL TRANSIT, qui maîtrise tous les régimes Douaniers en Algérie, à l'importation et à l'exportation.

L'entreprise a développé en interne une application informatique permettant d'éditer les notes de détails préalable aux déclarations douanières, les déclarations douanières et la gestion des documents douaniers.

Elle dispose d'un système EDI permettant d'établir les déclarations douanières à distance dans le Système Informatisé de Gestion de l'Assiette Douanière (SIGAD) Algérien.

Enfin, tous les dossiers de dédouanement sont archivés électroniquement (Gestion Electronique des Documents - GED).

5.2 Solution de stockage :

Fort de ses moyens matériels, elle propose des solutions de stockage adaptées aux besoins de ses clients : en zone libre ou sous douane, en entrepôt couverts ou à l'air libre.

5.3 Solution de transport et distribution :

Fort d'une flotte complète et variée de véhicules utilitaires et poids lourds, UNIVERSAL TRANSIT est en mesure de livrer et distribuer chaque jour sur tout le territoire national.

5.4 Solution de manutention :

UNIVERSAL TRANSIT s'est doté de moyens de manutention afin d'assurer les mouvements de marchandises (stockage, livraison, installation sur site) de ses clients, dans les meilleures conditions opérationnelles.

5.5 Solution de dégroupage :

UNIVERSAL TRANSIT est consignataire des marchandises expédiées dans le cadre des services groupage maritime de nos partenaires Globtrans France, Italie, Espagne.

5.6 Solution de logistique :

UNIVERSAL TRANSIT propose des solutions logistiques globales, en particulier dans le secteur de l'Automobile grâce à ses moyens matériels de stockage et de transport.

6 **Ses objectifs :**

L'entreprise 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 :

6.1 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'autres ports;

6.2 Les objectifs secondaires :

- Développement d'un réseau au territoire national ;
- Amélioration d'un service de transport ;
- L'intégration au réseau internationale des transitaires ;
- La formation des transitaires agréée à leurs services ;

7 **les principaux clients d'UNIVERSAL TRANSIT :**⁵⁹

UNIVERSAL TRANSIT offre, en Algérie, ses services et solutions logistiques à des clients prestigieux, acteurs économiques de référence Mondiale, dans leurs domaines d'activité.

⁵⁹ <http://www.universal-transit.com/References,012.html> (consulté le 15/05/2020 à 00h38)

7.1 Roulants :

- Renault Algérie
- Peugeot Algérie
- Diamal (groupe CFAO) - Distributeur des marques Opel, Chevrolet, DAF...
- Bavaria Motors Algérie (groupe CFAO) - Distributeur des marques BMW et MINI
- Saida (Groupe GBH) - Distributeur des marques Citroën, Mahindra, Scania
- Renault Trucks Algérie
- IVAL (Distributeur de la marque IVECO)
- CVM Motors

7.2 Engins :

- Algomat - Distributeur Manitou
- Siad - Distributeur Peugeot, Renault et multimarques
- Sahamat - Distributeur Furukawa (matériel de forage)

7.3 Télécommunication et Informatique :

1. Orascom Télécom Algérie (opérateur privé leader en téléphonie mobile)
2. Huawei
3. Anwernet
4. Hayet com
5. Watanserve
6. LCC
7. CFAO Technologie (groupe CFAO)
8. BULL

7.4 Industrie :

- TOTAL Lubrifiant
- TOTAL Bitumes

7.5 Pièces de rechange et Outillage :

- FACOM (Groupe Stanley)
- SAM Outillage
- Outilac

7.6 Consommation :

- Strad Brands (NESTLE)
- Stard Goods (Procter & Gamble)
- Nesk Algérie (Mango, Aldo, Triumph, Springfield...)
- Maskem

7.7 Projet :

- Vinci Construction Grands Projets (Métro d'Alger)
- Siemens Transportation Systems (Métro d'Alger)
- M+W Zander
- Kosan Crisplant
- CEGELEC
- SNEF

**Section 02 : le déroulement des opérations du transit maritime à
l'importation au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT**

La première période de notre stage pratique au niveau de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT nous a permis d'acquérir une somme de connaissances théoriques sur le transit maritime et ses différentes procédures, ce qui nous a amené à prendre comme cas à traiter dans notre pratique : le déroulement des opérations du transit maritime à l'importation.

Dans cette section nous allons parler des différentes étapes et opérations effectuées par UNIVERSAL TRANSIT dans le transport des marchandises conteneurisées par voie maritime ainsi que les différents documents utilisés.

1. le choix du client :

Consiste à déterminer les conditions pour l'acceptation du client :

- ✓ L'entreprise vérifie le type de marchandise que le client importe et détermine le bénéfice de cette opération.
- ✓ La réception du registre de commerce du client : ce registre de commerce contient une carte fiscale qui détermine le numéro fiscal (NIF), l'entreprise 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.
- ✓ Après tout ça l'entreprise signe un contrat avec le client pour une période donnée, cette dernière peut être renouvelée.

2. La réception du dossier :

Commence dès la prise du contact avec le client et la réception du dossier, ce contact peut être par téléphone ou bien par sa visite. Ce dossier contient les documents suivants :

- Registre de commerce ;
- L'original du connaissement (BL) endossé par la banque ;
- L'originale de la facture commerciale endossée par la banque ;
- Visa des services de la répression des fraudes aux frontières ;
- Certificat de conformité ;
- Certificat d'origine ;
- Liste de colisage ;
- Mandat pour opérations de dédouanement ;
- Carte fiscale ;

Tableau III-1 : les documents exigés pour les formalités bancaires, contrôle aux frontières (fraudes) et douanières.

Documents	Formalités bancaires	Formalités de contrôle conformité aux frontières	Formalités douanes
Registre de commerce			X
L'original du connaissement (BL) endossé par la banque	X		X
L'originale de la facture commerciale endossée par la banque	X		X
Visa des services de la répression des fraudes aux frontières		X	
Certificat de conformité		X	
Certificat d'origine		X	
Liste de colisage		X	X
Mandat pour opérations de dédouanement			X
Carte fiscale			X

Source : Elaboré par nos soins.

Les certificats contrôle qualité (CCQ) ne sont plus exigés pour les formalités bancaires dans le cadre des lettres de crédit ouvertes à compter du 31/03/2011.⁶⁰

⁶⁰ Informations fournies par cadre commerciale Mme LAICHAOUI Nabila.

Dans le cas d'une procuration (voir annexe n°III-1), le client charge son transitaire d'effectuer en son nom personnel toutes les démarches nécessaires pour l'importation de marchandises en conteneurs transportés par une compagnie maritime, et de réaliser les différentes opérations et formalités administratives qui concernent cette dernière :

- Effectuer les échanges ;
- Prendre en charge les frais de surestaries ;
- Prendre en charge les frais de réparation des conteneurs ;
- Recevoir l'avis d'arrivée ;
- Etc.

3. Le suivi de la marchandise :

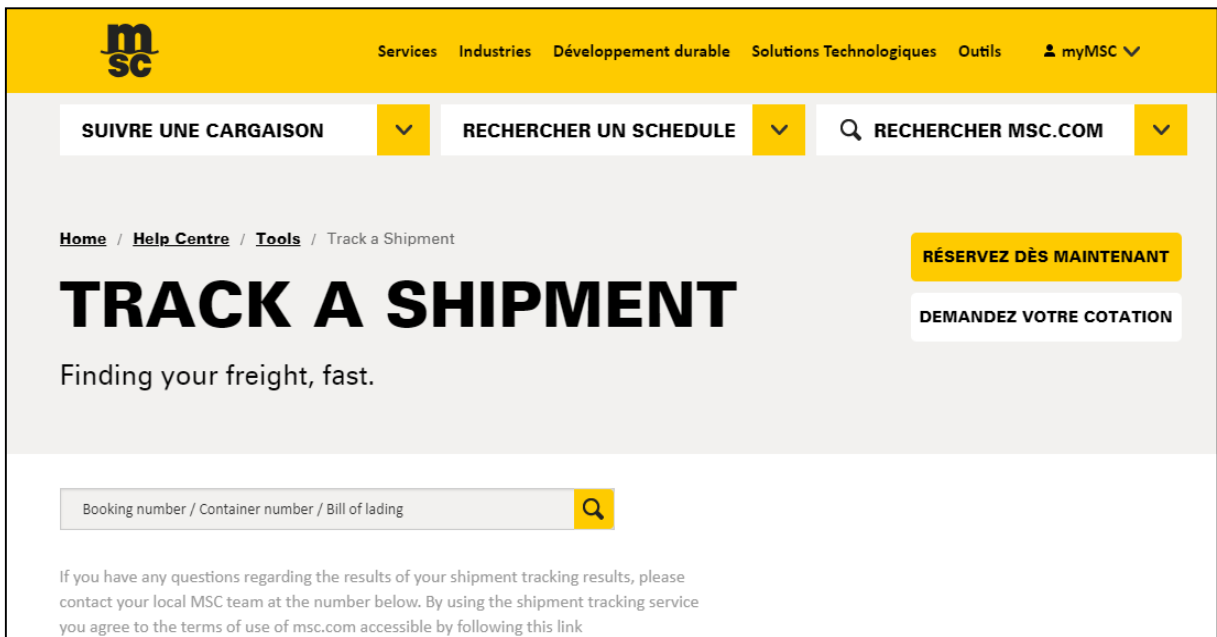
Dès que le navire sort du port de chargement (pays d'exportateur), la mission du transitaire est de suivre la marchandise qui se trouve au bord du navire. Dans le cas d'UNIVERSAL Transit c'est le service shipping qui s'occupe de cette mission.

Le suivi se fait soit :

- Par appels téléphoniques en demandant à la compagnie maritime les avis d'arrivée ou bien le positionnement du navire.
- Par l'envoi d'un email à la compagnie maritime en mentionnant les numéros des BL, l'objet « demande avis des BL » pour connaître la position du navire et la date d'arrivée.
- Par internet « service Tracking » de la compagnie maritime pour un suivi en temps réel des expéditions. Il suffit seulement d'entrer le numéro du BL ou bien le numéro du conteneur avec le format suivant XXXU1234567 et ensuite le site affichera les informations demandées.

Cette méthode signifie une plus grande visibilité pour les clients de la compagnie maritime et moins d'appels et e-mails aux équipes de cette dernière.

Figure III-3 : Service Tracking de la compagnie MSC (Mediterranean Shipping Company)



Source : <https://www.msc.com/track-a-shipment?agencyPath=mwi>

4. L'arrivée de la marchandise :

Quand la marchandise arrive au port de déchargement (pays de destination) le transitaire demande l'avis d'arrivée (voir annexe n°III-2) auprès de la compagnie maritime.

5. L'échange documentaire :

Après avoir l'avis d'arrivée, le transitaire (service commercial) prépare le dossier de l'échange. Il contient :

- Le BL original
- L'avis d'arrivée
- Chèque de l'avis

L'agent d'échange au niveau du transitaire prend le dossier à la compagnie maritime pour l'échange documentaire. Cette dernière garde le BL original et donne à l'agent le bon à délivrer ou le bon de livraison (voir annexe n°III-3).

Les documents à remettre par la compagnie sont :

- Copie du BL ;
- Copie du chèque ;
- Bon de livraison ;
- Avis d'arrivée ;
- Facture ;

En cas de surestaries, on ne peut pas effectuer l'échange documentaire sans payer la facture surestaries⁶¹ (voir annexe n°III-4). Les charges de surestaries sont applicables pour des chargements dont les clients ont dépassé le temps de franchise (free time en anglais) applicable à l'import et/ou à l'export.

Les charges de surestaries sont dues lorsque le client conserve sa marchandise (chargée dans un conteneur) dans l'enceinte du terminal portuaire pour une durée plus importante que celle de la franchise accordée (free time).

Les frais de surestaries des conteneurs doivent être payés avant les 90 jours qui suivent le débarquement, au niveau de la compagnie maritime par l'agent d'échange, les documents utilisés sont les suivants :

- Facture surestaries ;
- Un chèque avec le montant de surestaries ;
- Une copie de chèque ;
- Un bon de caution ;

Le bon de caution (voir annexe n°III-5) indique le montant à verser pour la sortie des conteneurs pleins des enceintes portuaires.

Toutefois, les délais de franchises (free time), le montant réel de ces charges, les termes et les conditions des surestaries peuvent varier d'un pays à un autre et d'une compagnie à une autre.

⁶¹ Information fournie par l'agent d'échange Mr BOUCHEKEUR Ali.

Prenons premièrement le cas du port d'Alger et la compagnie Maersk Line pour illustrer notre propos :

- Un conteneur (40 DRY) est arrivé au port d'Alger le 20 mai 2019 et débarqué du navire le même jour ;
- Le destinataire se rapproche de la ligne maritime pour prendre livraison de sa cargaison le 20 juin 2019 ;
- Le délai de franchise pour les surestaries est de 28 jours, dès la date d'arrivée du navire, week-ends et jours fériés compris ;
- Ce qui signifie que la franchise pour les surestaries expire le 16 juin 2019. Alors, le destinataire aura une charge de 04 jours de surestaries, du 17 au 20 juin, cette charge est de 85 USD par jour et par conteneur 40 DRY pour les 32 premiers jours, et 118 USD par jour et par conteneur 40 DRY pour les 30 derniers jours.

Deuxièmement, nous prenons le cas de la compagnie CMA CGM pour monter la différence des charges et les délais de franchises. Le tableau suivant montre les franchises et les charges de surestaries de CMA CGM à l'import :

Tableau III-2 : tarifs surestaries et franchises à l'importation en Algérie (CMA CGM)

Type	Taille	Après free time (jours)	Free time (jours)	Charges (USD)
DRY	20	Du 16e au 40 ^e	15	26
DRY	20	Du 41e au 60 ^e	15	48
DRY	20	Du 61e au 90 ^e	15	62
DRY	40	Du 16e au 40 ^e	15	52
DRY	40	Du 41e au 60 ^e	15	96
DRY	40	Du 61e au 90 ^e	15	124

Source : élaborer par nos soins sur la base des documents de CMA CGM

Après un free time de 15 (quinze) jours y compris les week-ends et les jours fériés, à compter de la date d'arrivée du navire, les taux de surestaries suivants s'appliquent :

- Du 16e au 40e jour, une charge de 26 USD par jour et par conteneur de 20 DRY et une charge de 52 USD par jour et par conteneur de 40 DRY.
- Du 41e au 60e jour, une charge de 48 USD par jour et par conteneur de 20 DRY et une charge de 96 USD par jour et par conteneur de 40 DRY.
- Du 61e au 90e jour, une charge de 62 USD par jour et par conteneur de 20 DRY et une charge de 124 USD par jour et par conteneur de 40 DRY.

6. Le dédouanement de la marchandise :

6.1 Les étapes de dédouanement :

Le déclarant chef analyse et traite le dossier du client pour en extraire l'essentiel, aussi pour attribuer une position tarifaire (code de dix chiffres) afin d'identifier les tarifs douaniers et les taxes appliquées à la marchandise. Ce dossier comporte :

- Registre de commerce ;
- Facture commercial ;
- Certificat de conformité ;
- Certificat d'origine ;
- Connaissance ;
- Avis d'arrivée ;
- Carte fiscale ;

Au début, c'est l'agent de saisie qui intervient pour saisir le dossier dans le système de la douane SIGAD, 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 la délivrance de la marchandise de la compagnie maritime avec justification d'un bon à délivrer et 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.

6.2 Les documents exigés par l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT pour le dédouanement :

UNIVERSAL TRANSIT 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 douane⁶².

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

❖ Tarif douanier

Document présentant l'ensemble des taxes et droits de douane 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.

❖ Certificat de conformité de fabrication originale

Le certificat de conformité est établi par le fabricant reprenant bien la mention «Fabriqué par...» (Voir Annexe n°III.6). Il est exigé dans le cadre des formalités de contrôles conformité par les représentants du ministère de commerce aux frontières.

⁶² Documents internes de l'entreprise, service clientèle.

❖ Connaissance

Est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime (Voir annexe n°III.7). Il est également un titre représentatif des marchandises. C'est un titre de propriété endossable.

❖ Certificat d'origine originale

Le certificat d'origine doit être visé par la Chambre de Commerce et d'Industrie (Voir annexe n°III.8).

Ce document est exigé par la banque dans le cadre de la lettre de crédit. Les certificats 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).

❖ 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°III.9).

Il est préférable que la facture indique clairement l'origine pays de chaque article Code fiscale.

❖ 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°III.10).

❖ 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 préférentiels 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.

7. La livraison de la marchandise au client :

Après le paiement des droits de douane et les taxes et le règlement des frais de magasinage, viendra la livraison de la marchandise au site du client convenu par le contrat.

8. La restitution des conteneurs :

Une fois la marchandise est livrée au client, les conteneurs vides doivent être restitués au parc de restitution de la compagnie, ces derniers doivent être propres et en bon état. En cas d'avaries, la responsabilité du client est totalement engagée.

Tableau n°III-3 : Les frais de restitution des conteneurs vides à l'import

Taille CNT	20'	40'	45'
Montant HT (DZD)	5200	9200	9200

Source : élaborer par nos soins sur la base des informations fournies par la responsable shipping OUASSA Sarah

Après restitution des conteneurs vides au parc, le client présente le bon de restitution au service de la compagnie pour règlement des frais de restitution. D'après le tableau n°III-3 le montant hors taxe de restitution d'un conteneur de 20 pieds est de 5200 DZD, et 9200 DZD pour les conteneurs de 40 et 45 pieds.

Si le client prend un délai plus que celui accordé par la compagnie pour retourner le conteneur vide au parc, alors ce conteneur sera considéré comme étant en détention qui sera facturée au taux fixé par la compagnie maritime.

Les détentions sont comme les surestaries, sont des charges dues lorsqu'un client conserve le conteneur d'une compagnie maritime en dehors du terminal portuaire, pour une durée plus importante que celle de la franchise accordée. Elles seront alors facturées jusqu'au retour du conteneur au terminal convenu.

Section 03 : méthodologie de l'enquête et analyse des résultats

Au cours de cette section, nous allons procéder au traitement et à l'analyse des résultats obtenus à travers les entretiens effectués avec les différents membres du personnel d'UNIVERSAL TRANSIT, notre analyse s'est faite de sorte à être en accord avec

l'enchaînement des questions de notre guide d'entretien. C'est à l'issue de cette analyse que nous retiendrons les hypothèses valables et apporterons des solutions et ferons des recommandations.

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.

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 choisi pour mener notre recherche, et nous allons présenter les objectifs de choix de cette technique.

1.1 Le choix de l'étude :

En raison de la nature de notre sujet de recherche, nous avons choisi de diriger notre étude vers une étude qualitative qui nous permettra de comprendre les actions, les représentations et les interprétations des membres questionnés.

« Les études qualitatives 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 contacts y est relativement peu élevé. Elles cherchent les causes, les fondements d'un comportement, d'une attitude, d'une perception »⁶³

Une étude qualitative dans ce cas, nous permet de mieux comprendre la réalité des concepts mobilisés dans la recherche théorique sur le terrain, elle permet de répondre à la question « Comment? Pourquoi? Et quel?...», contrairement à l'étude quantitative qui ne nous permet pas de vérifier nos hypothèses de recherche.

⁶³ GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M) : Etude de marché : méthodes et outils, 2eme édition, Alger, 2005, P.87.

De plus notre recherche se limite à l'étude du rôle du transitaire dans le transport maritime à l'importation, cela implique donc de se rapprocher des responsables shipping, tarification, et des déclarants en douane de l'entreprise en question, ce qui offre un échantillon restreint.

Toutes ces raisons expliquent notre choix de réaliser une étude qualitative.

1.2 Outil de recueil des données :

Les techniques de recueil des données dans l'étude qualitative sont nombreuses, il existe: l'entretien individuel, l'entretien du groupe, les techniques associatives, les techniques projectives.

Un entretien est « un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé ». ⁶⁴

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.

Dans notre cas, nous avons opté pour un entretien directif comme outil de collecte d'informations, 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.

⁶⁴ CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales, 1ère Edition Taleb impression, 2013, P.72.

1.3 Elaboration des questions de l'entretien :

Les questions de l'entretien facilitent l'échange et le déroulement de l'entretien, elles sont élaborées sur un enchaînement de créer le climat nécessaire pour approfondir dans notre thème de recherche, ainsi les réponses sont plus ciblées et précises. (Voir annexe n°III.11).

Afin de faciliter l'analyse des résultats nous nous sommes inspirés de notre recherche théorique pour définir les questions constituant notre entretien, pour ce faire nous avons élaboré un guide d'entretien comprenant 15 questions qui portent sur :

- L'entreprise et la place de questionnées dans l'entreprise.
- Les transitaires en Algérie.
- Les procédures de dédouanement.
- Satisfaction des clients.

1.4 L'objectif de l'entretien :

L'objectif principal recherché par cette enquête est d'essayer de collecter les informations nécessaires concernant l'intermédiation d'UNIVERSAL TRANSIT dans le transport des marchandises par voie maritime, et pour pouvoir répondre à notre problématique et nos sous-questions.

2. Analyse et interprétation des résultats de l'entretien :

Afin d'élaborer notre enquête, nous avons effectué des interviews, en élaborant des guides d'entretien qui permettent aux personnes interrogées, de répondre avec flexibilité et de confirmer ou infirmer certaines informations.

Après l'élaboration de ces guides d'entretien, nous avons pu négocier des rendez-vous adéquats aux interviewés.

Nous avons donc réalisé les entretiens en face à face, dans les meilleures conditions, d'une durée peu variable, allant de vingt à cinquante minutes.

Avant chaque entretien, nous avons présenté le thème et les objectifs de notre étude à chaque interlocuteur, afin qu'il puisse comprendre notre démarche et s'exprimer en connaissance de cause.

Pour le bon déroulement des entretiens, nous avons su être neutre, afin de ne pas influencer les réponses des interviewés, et nous adapter à la situation.

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 textes riche d'informations qualitatives.

Cet ensemble constitue le corps sur lequel l'analyse se basera dans le cadre de notre étude.

Analyse de la première question : présentation des interviewés

Dans le but de rendre notre étude significative et claire nous nous sommes entretenus avec plusieurs employés de l'entreprise qui ont relaté leur profil ainsi que leur niveau d'intervention et de responsabilité tout en mettant l'action sur les missions qui leur sont allouées.

Le tableau ci-dessous nous montre les informations nécessaires, relatives aux personnes interrogées :

Tableau n° III-4 : Présentation des interviewés

Interviewés	Fonction
Ouassa Sarah	Responsable département shipping
Lahlouh Kahina	Chef département douanier et tarification
Bouchekeur Ali	Agent d'échange
Boukessira Malek	Déclarant en douane
Laichaoui Nabila	Cadre commerciale

Source : Elaboré par nos soins.

Nous avons effectué le premier entretien avec Mme OUASSA SARAH responsable département shipping d'UNIVERSAL TRANSIT, le deuxième entretien avec Mme LAHLOUH KAHINA le chef département douanier et tarification, le troisième entretien avec Mr BOUCHEKEUR ALI agent d'échange au sein de l'entreprise UNIVERSAL

TRANSIT, le quatrième entretien avec Mr BOUKESSIRA MALEK déclarant en douane, et le dernier entretien avec Mme LAICHAOUI NABILA cadre commerciale de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT.

Analyse de la deuxième question : Pouvez-vous nous présenter UNIVERSAL TRANSIT?

Nous avons eu comme réponse que, UNIVERSAL TRANSIT est une société familiale de droit Algérien, créée en 1995 à Alger, spécialisée dans le domaine du transit international et le dédouanement des marchandises de tous types confondus. Elle est dans une position de leader incontesté des prestations logistiques comme : traitement d'expéditions import/export, transit, stockage, entreposage, manutention, consignation maritime et transport.

UNIVERSAL TRANSIT est constitué 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 d'UNIVERSAL TRANSIT ?

UNIVERSAL TRANSIT 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.

Aussi, elle assure toutes les opérations qui concernent les conteneurs pleins et les conteneurs vides comme les opérations de surestaries et restitutions.

Analyse de la quatrième question : Selon vous quels sont les critères de choix d'un transitaire par les entreprises ?

Il n'est pas toujours simple de choisir un transitaire. Les critères de décision doivent porter sur la connaissance de la fiabilité, l'efficacité, la rapidité d'exécution, la sécurité, et en dernier le coût.

Aussi il y'a des entreprises qui choisissent leurs transitaires sur la base des critères de l'ancienneté, la renommée et les prestations de services. C'est-à-dire que les entreprises sont départagés à choisir leurs transitaires entre leurs prestations de service qui sont moins chers que ceux de leurs concurrents et sa renommée dans la région,

Dans la pratique, le choix dépendra de la nature de l'activité, tout dépend également du ou des modes de transport utilisés, de la nature des marchandises commercialisées et de leurs valeurs.

Analyse de la cinquième question : Les entreprises font-ils recours à un ou plusieurs transitaires ?

Certaines entreprises confient toutes leurs opérations à un seul et même transitaire, dont ils obtiennent le meilleur service. D'autres préfèrent utiliser plusieurs transitaires afin de leur mettre en concurrence, ou bien à cause de la grande taille de ces entreprises ainsi que de la diversité de leurs expéditions à travers le territoire national. Alors qu'il y a des transitaires qui ne peuvent pas tout faire partout, donc ils sont obligés de se spécialiser selon :

- le mode de transport ;
- le secteur géographique ;
- les marchandises ;
- les opérations ;
- les services demandés par la clientèle et notamment logistique, entrepôt, travail sur la marchandise...

Analyse de la sixième question : Selon vous quelles sont les raisons qui poussent les entreprises à faire appel à un ou plusieurs transitaires ?

Il est à noter que toutes entreprises activant dans le commerce extérieur sont dans l'obligation de faire appel aux services des transitaires pour le dédouanement des marchandises et cela conformément à la réglementation Algérienne.

Les raisons qui poussent ces entreprises à faire appel à un ou plusieurs transitaires, c'est le fait que ça leurs facilite les démarches liées à l'importation et/ou à l'exportation de marchandises, et de déléguer les responsabilités du transport à un acteur spécialisé. Aussi, le manque de connaissances dans le transport les pousse à faire appel aux plusieurs transitaires.

Analyse de la septième question : L'Algérie facilite-t-elle l'exercice des opérations d'import/export ?

La pression fiscale des autorités douanières rend difficile l'exercice des opérations d'importation et d'exportation en Algérie, ainsi que le transit time, c'est-à-dire le temps que prennent les procédures de dédouanement ralenti la facilité d'exercer l'opération d'import/export en Algérie.

Analyse de huitième question : Quelle activité du transport effectuez-vous le plus au port ?

L'activité de l'import, car le transit à l'importation en principe, toute marchandise tierce qui entre sur le territoire communautaire doit être dédouanée dès son arrivée.

Toutefois, afin de ne pas engorger les frontières communautaires et de permettre un dédouanement au plus près de l'entreprise destinataire, il est possible de placer les marchandises tierces sous le régime du transit communautaire externe, jusqu'au lieu de dédouanement.

Analyse de la neuvième 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 douane.

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 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 longues parfois souples et simples.

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 question : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port ?

Ces problèmes se résument comme suit :

- la malle gestion des ports ;
- la mauvaise organisation des visites ;
- la location des terrains ;
- la défaillance de système d'information ;
- le haut niveau de fraude ;
- la saturation du port ;

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 marchandise, des marchandises ne trouvent pas un terrain pour qu'elles soient dédouanées après, elles passent directement au dédouanement avant d'autres marchandises reçues déjà.

Analyse de la deuxième question : Quels sont les problèmes habituellement rencontrés avec vos clients ?

Il n'y a pas de problèmes commerciaux proprement dits, le principal problème que nous rencontrons est lorsque le client ne reçoit pas sa marchandise à temps. Certains clients font des réclamations et nous disent qu'ils ne vont plus travailler avec nous, mais la majorité continue de charger et importer leurs marchandises avec nous, car ils sont toujours bien servis et notre qualité de service est très intéressante par rapport à la concurrence.

Analyse de la treizième question : Dans ce cas que pouvez-vous nous dire sur la qualité de services que vous proposez à vos clients ?

Pour assurer l'indépendance et la qualité, il faut travailler avec un transitaire indépendant et certifié qui dispose d'un réseau puissant comme UNIVERSAL TRANSIT, nous sommes un bon transitaire qui apporte beaucoup de valeur ajoutée à la chaîne logistique.

Nous avons mis en place des outils pour mesurer la qualité de service : on s'engage à donner à nos clients une réponse et un plan d'actions correctives approprié dans un délai de 72 heures maximum. Lors de réunions de progrès avec nos clients, des fiches de non-conformité permettent de mesurer la qualité et d'évaluer la performance logistique et les axes d'amélioration souhaités par nos clients.

Analyse de la quatorzième question : Selon votre expérience, les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influencent-ils sur sa qualité de service ?

Les intervenants auxquels est confronté le transitaire ont une influence plus au moins directe sur la qualité de services que ce dernier propose, comme l'entreprise portuaire et l'administration des douanes ont un rôle prépondérant sur la qualité de service que le transitaire propose, vu les retards qu'accumulent ces deux dernières dans la manutention et la mise à quai de la marchandise, ainsi que l'administration des douane avec ces lourdes démarches,

Aussi les compagnies maritimes influencent la qualité des services des transitaires à cause du retard des navires, l'inflexibilité d'informations et le non-envoi des documents à temps.

Analyse de la quinzième question : Quels sont les critères les plus importants auxquels doit répondre le transitaire pour engendrer la satisfaction des clients ?

Les critères qui améliorent la grande satisfaction des clients sont : la réactivité du transitaire (rapidité, réponse à l'éventuel problème logistique,...), et la qualité des services.

Pour les clients c'est les deux critères les plus importants afin d'engendrer leurs satisfactions, entre autres leurs satisfactions résident dans le fait que leurs transitaires respectent les délais de dédouanement et pallie aux éventuels problèmes de logistique.

Aussi le facteur coût, est d'une importance majeure, vue le nombre important de leurs expéditions tout au long de l'année, cela leurs permettra de minimiser leurs dépenses, et en même temps ça engendre leurs satisfactions du moment que la qualité et la réactivité du transitaire sont remplies.

3. Synthèse et recommandations :

3.1 Synthèse :

A partir des informations que nous avons collecté, nous avons pu arriver à la synthèse suivante :

- La majorité des opérateurs économiques font recours aux transitaires afin de déléguer les responsabilités du transport à un acteur spécialisé, ainsi ses derniers leurs facilitent les démarches liées à l'importation de marchandises ;
- Les transitaires entretiennent une relation professionnelle et sont en contact réguliers avec leurs clients, donc le transitaire est un véritable partenaire commercial ;
- Les employés interviewés trouvent que l'Algérie ne facilite pas l'exercice d'opération d'import/export, et que le transitaire a un impact positif sur la circulation des marchandises à l'échelle internationale ;
- Les autorités douanières exigent une série de documents afin de permettre le dédouanement des marchandises à l'importation ;
- La qualité des services et la réactivité du transitaire sont les deux critères essentiels qui engendrent la satisfaction des opérateurs économiques ;

- Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire, à savoir la douane, le port et les compagnies maritimes influencent négativement sur la qualité de service que ce dernier propose en termes de temps et de rapidité d'exécution ;

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.

Ainsi, et suite aux différents entretiens menés auprès des membres de l'entreprise

UNIVERSAL TRANSIT, et après analyse de ces derniers, nous croyons que l'entreprise à quelques problèmes concernant la relation avec les clients, la douane, le port et les compagnies maritimes, 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 nous proposons quelques suggestions comme aide.

Nous notons donc :

- ✓ Recrutement d'une personne qui prend la responsabilité d'étudier et analyser les problèmes rencontrés souvent pour faire face à tout imprévu en gagnant du temps et gardant bien sûr les clients.
- ✓ L'utilisation des nouveaux moyens technologiques et le développement des techniques de communication.
- ✓ Informer leurs clients (les importateurs) et leur faire un compte rendu, c'est-à-dire les informer dans la mesure du possible de façon permanente de l'exécution des tâches qu'ils effectuent.
- ✓ Faire une déclaration en détail des produits importés afin de permettre à la douane de suivre les opérations douanières pour diminuer le retard de livraison des marchandises.
- ✓ Se spécialiser dans plusieurs domaines et d'améliorer la relation et le contact avec leurs intervenants.

Conclusion :

Au terme de notre étude qui nous a non seulement permis de mettre en rapport les connaissances théoriques mais aussi la pratique en entreprise, il nous apparaît claire désormais qu'une société de transit ne doit son dynamisme que dans la confiance acquise auprès de sa clientèle et la satisfaction du client.

Dès lors, l'intervention du transitaire est primordiale pour permettre aux opérateurs économiques à l'importation de disposer de leurs marchandises.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession de transitaire. Nous avons pu dégager le rôle du transitaire qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer parfois, si nécessaire, à les dédouaner et à les réexpédier sur leur destination suivant les instructions qu'il a reçu de son donneur d'ordre (mandant). Ce rôle qui est très important dans les échanges internationaux, car pour les importateurs, il n'est pas toujours facile de se tenir constamment au courant des multiples procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habiletés et qualifiés à se substituer à eux.

Conclusion générale

La voie maritime favorise les échanges internationaux, et constitue le moyen de transport le plus efficace pour acheminer les marchandises diverses.

Aujourd'hui, la fonction des transitaires est primordiale pour la facilité et la réussite des opérations liées au commerce extérieur, notamment les opérations d'importation et d'exportation. Ses activités sont complémentaires avec autres intervenants tels que : les logisticiens, commissionnaire, consignataire, manutentionnaires, transporteur, mandataires, etc. constituent de ce fait un maillon fort dans la chaîne du transport maritime.

Il s'occupe de la demande de leurs clients, et veille à l'application avec rigueur les différentes réglementations douanières de paiement de droits à l'importation et d'autres taxes sous certaines conditions.

Grâce à leur connaissance du marché et à leurs relations à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements. En somme, elles contribuent au renforcement de l'économie d'un pays.

Nous rappelons que l'objectif ultime de notre travail de recherche effectué au niveau d'UNIVERSAL TRANSIT était de comprendre le rôle du transitaire et l'intermédiation de ce dernier dans le transport international maritime des marchandises.

Pour apporter des réponses à notre problématique de recherche, cette étude nous a amené à aborder, dans un premier temps, un certain nombre de notions à l'aide de la revue littérature, dans le but de mieux cerner les éléments fondamentaux qui portent sur les concepts de base du transport maritime international et ses principaux intervenants, à savoir le transitaire, ainsi que son degré d'intégration dans le processus du transit maritime.

Ajouté à cela une étude sur le terrain a été menée sur deux volets : une analyse soutenue par un stage pratique, qui traite le déroulement des opérations du transit maritime à l'importation au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT, et une enquête par entretien auprès des différents employés de cette entreprise.

Cela nous a permis de décrire de façon concise les étapes et les opérations effectuées par le transitaire dans le transport maritime des marchandises et de connaître l'activité du transitaire tel se fait en réalité, et en parallèle ça nous a permis de voir de près la qualité de service qu'offre le personnel d'UNIVERSAL TRANSIT à leurs clients.

A travers le stage pratique qu'on a effectué et les résultats sondés via l'enquête, nous pouvons conclure que :

- Les principaux intervenants directs ou indirects dans le déroulement des opérations du transit maritime sont : les compagnies maritimes, l'administration des douanes, les entreprises portuaires, les transitaires.
- Le transitaire est considéré comme un acteur fondamental du transport maritime et en même temps un véritable partenaire commercial, dont il est le seul intermédiaire qui facilite les démarches liées à l'importation des marchandises.
- Les deux critères essentiels qui engendrent la satisfaction des opérateurs économiques sont bien la réactivité, c'est-à-dire la rapidité, ainsi que la qualité de service en assurant le suivi des marchandises et en respectant les délais de livraison.
- Les intervenants auxquels est confronté le transitaire influencent sur la qualité de service qu'offre ce dernier, donc la qualité de service du transitaire est rarement mise en cause.

Dans le cadre de l'analyse effectuée nous pouvons affirmer notre première hypothèse qui stipule que le transitaire est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime, cela par sa contribution non négligeable à plusieurs niveaux à savoir, qu'il agit en tant que commissionnaire en organisant le transport de bout en bout, aussi il intervient en tant que mandataire pour le compte du chargeur à l'embarquement et pour le compte du réceptionnaire au débarquement.

Le transitaire est un intermédiaire qui gère le transport d'une marchandise lorsqu'elle doit rencontrer un ou plusieurs changements de transports successifs. Pour faire simple, le transitaire organise le transport et coordonne les différents acteurs concernés, lors de transferts de marchandises entre plusieurs pays, il gère les relations avec tous les partenaires concernés, il assure la liaison entre les transporteurs, il suit l'acheminement des biens et en informe son client. D'où provient l'infirmité de la deuxième hypothèse.

Concernant la troisième hypothèse nous confirmons que le transitaire occupe une place importante dans les transactions internationales. Il reste une source d'informations pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Il défend les intérêts de ses clients, et s'occupe de toutes les procédures qui concernent l'exportation et l'importation des marchandises en offrant plusieurs services et exerçant

plusieurs activités. Il est au service de la marchandise et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international.

Par ailleurs, nous proposons de mettre en place une cellule marketing pour s'intéresser au client et le fidéliser et surtout agrandir le portefeuille client.

Ce présent travail nous a permis de toucher de près le monde professionnel et de mettre en pratique nos connaissances acquises lors des cinq dernières années, de développer notre potentiel d'analyse, d'évaluations et la mise en place de plans d'action.

Ce projet a aussi apporté au cours du déroulement de notre stage quelques différends avec notre promoteur de stage, faute de disponibilité, ce qui nous a obligé à nous débrouiller tout seuls durant toute la durée du stage. Un autre point négatif qui est la restriction de l'information, ainsi que la non connaissance de ce domaine de transit que nous avons choisi, cela a ralenti le bon fonctionnement de notre projet, et enfin l'absence de travaux universitaires portant sur ce type de recherche.

Après avoir passé trois mois chez l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT, nous en sommes sorti plus conscients et plus ouvert à la réalité du domaine du transit. Pour ce faire nous proposons deux thèmes à traiter, le premier thème c'est : « **Procédures de dédouanement des marchandises à l'importation** », et le second sera : « **Implantation d'un service marketing au sein d'une société de transit** ».

Bibliographie

Bibliographie

I. Ouvrages :

1. BAUCHET, (Pierre) : *Transport international dans l'économie mondiale*, édition Economica, 2ème édition, 1991.
2. BELOTTI, (Jean) : *transport international de marchandises*, 4ème édition, Vuibert, 2015.
3. CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : *guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1ère Edition Taleb impression, 2013, P.72.
4. CHEVALIER, (Denis) et DUPHIL, (François) : *transporter à l'international*, 4ème édition, faucher, Vanves, 2009.
5. EL KAMEL EL KHALIFA, (Mohammed) : *guide de transports internationaux de marchandises*, édition Dahleb, Alger, 1994.
6. GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M) : *Etude de marché : méthodes et outils*, 2ème édition, Alger, 2005.
7. LAMY TRANSPORT : *tome 2, commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, édition Lamy, Paris, 1998.
8. LAMY TRANSPORT : *tome 2, commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, édition Lamy, Paris, 2005.
9. LASARY : *le commerce international à la portée de tous*, édition Paris, 2005.
10. MARCQ, (J.P) : *Risques et assurance transport et logistique*, l'Argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011.
11. MARIE-MADELEINE, (Damien) : *Dictionnaire de transport et de la logistique*, 2ème édition, Dunod, Paris, 2005.
12. MEYER, (Valère) et ROLIN, (Christian) : *Techniques du commerce international*, éditions Nathan, Paris, 2000.
13. MOISE, (Donald Daily) : *Logistique et transport international de marchandises*, Edition L'Harmattan, Paris, 2013.
14. NICOLAS, (P.Y) : *Le transitaire et le commissionnaire de transport*, édition DMF, Paris, 1978.
15. VENTURELLI, (Nadine) et MIANI, (Patrick) : *Transport Logistique*, 2ème édition, Le génie éditeur, 2017.

16. ZAH, (A) : *Droit des transports*, édition tome 1, Alger, 2009.

II. Revues et périodiques :

1. Note de synthèse ISEMAR : « *20 ans de transport maritime analyse des grandes mutations* », N°187, février, 2017.
2. Note du CERPA : « *l'évolution du transport de fret maritime et aérien* », N°149, janvier, 2018.
3. FREMONT, (Antoine) : « *Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : Quelques évidences empiriques* », N° 2009-1 OCDE/FIT, Paris, 2009.
4. Guide général du commerce international, MLP, Alger, 1998.

III. Dictionnaires et manuels :

1. Dictionnaire français LAROUSSE.
2. Dictionnaire juridique en ligne de Serge Braudo.
3. CMA CMG glossaire du transport maritime.

IV. Travaux universitaires :

1. ALI, (Wassila) et BAAR, (Djamila) : *L'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime*, mémoires de master en sciences commerciales, Université Abderrahmane Mirade Bejaia, 2009.
2. Brik, (Tarek) : *essai d'analyse de l'impact du changement fréquent des procédures de dédouanement des marchandises à l'importation sur le transit maritime, étude de cas ; DACIMEX*, mémoire de master en sciences commerciales, école des hautes études commerciales, Alger, 2015.
3. CHELAACHE, (Dehia) et CHAIBI, (Lydia) : *organisation du transport des marchandises conteneurisées*, mémoire de master en sciences économiques, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016.
4. EL IDRISSE, (Ramzi) : *le transport maritime*, rapport d'exposé, école supérieure de technologie Berrechid, 2014.

5. KHALIFE, (Abdallah) : *service export de l'entreprise DB Schenker*, Mémoire de stage ITIP, 2011.
6. OUARET, (Adel) et TOUATI, (Hafid) : *le rôle du transit dans le commerce extérieur, étude de cas ; MTA*, mémoire de master en sciences commerciales, université Abderrahmane Mira, Bejaia, 2016.
7. OUZZANE, (Noria) : *le rôle des transitaires dans le transport maritime*, mémoire de master en sciences économiques, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016.
8. SAIM, (Achour) et TABCHOUCHE, (Anis) : *l'intermédiation du transitaire dans le transport maritime international de marchandises*, mémoire de master en sciences commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016.
9. TAKORABT, (Zakaria) et ZEGGANE, (Mourad) : *effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN*, mémoire de master en sciences commerciales, université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2015.
10. YOUSNADJ, (Meziane) : *Essai d'analyse de l'état des lieux et perspective du transport maritime urbain des voyageurs en Algérie*, mémoire de master en sciences économiques, université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2017.

V. Textes réglementaires :

1. Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.
2. Article 631 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.
3. Article n° 03 du décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.
4. Article n° 07 du décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.
5. Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour, 1998.

VI. Documents administratifs :

1. Document interne de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT, service clientèle.

VII. Webographie :

1. Conex, <http://www.conex.net> (consulté le 04/04/2020).
2. Document PDF liner terms, file:///C:/Users/pc/Downloads/LES_LINER_TERMS.pdf (consulté le 30/03/2020).
3. International pratique conseil et formation en commerce international, <http://www.international-pratique.com> (consulté le 04/04/2020).
4. Global negotiator, <http://www.globalnegotiator.coms> (consulté le 06/04/2020).
5. Le deco du commerce international, <http://www.glossaire-international.com> (consulté le 29/03/2020).
6. Les transports et la logistique au quotidien, <http://lantenne.com> (consulté le 29/03/2020).
7. Logistique conseil, <http://www.logistiqueconseil.org> (consulté le 27/03/2020).
8. M2R maritime, <http://m2rmaritime.com> (consulté le 26/03/2020).
9. Racha du crédit, <http://www.rachatducredit.com> (consulté le 26/03/2020).
10. Siam shipping, <http://www.siam-shipping.fr> (consulté le 11/04/2020).
11. Universal transit, <http://universal-transit.com> (consulté le 04/05/2020).

Annexes

Liste des annexes

N° d'annexe	Intitulé
Annexe n° III-1	Procuration
Annexe n° III-2	Avis d'arrivée
Annexe n° III-3	Bon à delivrer
Annexe n° III-4	Facture surestaries
Annexe n° III-5	Bon de caution
Annexe n° III-6	Certificat de conformité de fabrication
Annexe n° III-7	Connaissance
Annexe n° III-8	Certificat d'origine
Annexe n° III-9	Facture commerciale
Annexe n° III-10	Liste de colisage
Annexe n° III-11	Guide d'entretien

Annexe n° III-1 : Procuration

PROCURATION

Nous, soussignés société indiquée ci-dessous (mandant), dénomination sociale : _____

Adresse : _____

NIF : _____ Registre de commerce : _____

NIS : _____

Tel/fax/portable/email : _____

Autorise

Le représentant indiqué ci-dessous (mandataire), dénomination sociale : _____ UNIVERSAL TRANSIT _____

Adresse : 02 ALI TOUNSI BORDJ EL KIFAN-ALGER _____

NIF : 0001160012639092 _____ Registre de commerce : 01B9063100 _____

NIS : 300116150178645 _____

Tel/fax/portable/email : 0770954 181 / 021204334 ouassa.sarah@universal-transit.com

1. à effectuer en notre nom personnel toutes les démarches nécessaires pour les importations ou exportations en conteneurs transportées par la compagnie de navigation représentée par Arkas Algérie Spa,
2. à signer toute correspondance administrative ou privée destinée à servir nos intérêts,
3. à effectuer les échanges pour la livraison de nos importations sur présentation des documents de transport,
4. à prendre en charge tous les frais d'agence pour la livraison de la marchandise
5. à prendre en charge tous les frais de surestaries des conteneurs qui ont dépassé les délais de franchise en avance surestaries émis par notre représentant/mandataire ou par nous même,
6. à prendre en charge tous les frais de traitement administratifs des conteneurs en séjour prolongé.
7. A prendre en charge tous les frais de réparation pour l'endommagement du container,
8. à recevoir l'avis d'arrivée et/ou autres communications concernant nos importations/exportations
9. à présenter les réclamations nécessaires et assister aux expertises contradictoires
10. à prendre en charge les frais pour le retard et/ou retirer les « pli cartable » ou autres documentations

Notes :

Le mandant devra barrer les démarches non autorisées et s'engagera à informer la compagnie Arkas Algérie en cas de cessation ou limitation de l'utilisation de la présente procuration.

Pièces jointes : Photocopie NIF/Registre commerce mandant/mandataire

Lui et approuvé bon pour procuration

Cachet/Signature Mandant

Cachet/Signature Mandataire

Accusé de Reception de l'agence de consignation ARKAS ALGERIE SPA

Reçu le : _____ N° enregistrement/cod client : _____

Cachet/Signature

Annexe n° III-2 : Avis d'arrivée

Changes to collect payer on or after the ETA of the final vessel may be subject to a payer amendment fee starting from the 1st of Oct 2019... In case you would like to create, view or modify your standing instructions for payer, please click - <https://www.maersk.com/payer-standing-instructions/#/> From 11th November any changes to Import Invoice payer should be requested prior containers release at Final Delivery.



MAERSK

Notify Party (Complete name and address)
 SARL SHARK PLUS IMP/EXP
 CITE 419 LOTS N 29 GRP 08 B
 EL EULMA SETIF ALGERIA
 NIF:001819009338593

**AVIS
D'ARRIVEE**

Navire
JETTE

Votre Référence
969902178

Lieu de Réception

Port de Chargement
NANSHA, CHINA

Port de Déchargement
SNIKDA ALGERIA

Lieu de Livraison

BL No.
MAEU 969902178

Voyage No
004E

Date d'impression
2020-01-31 06:22

Product Type:

Numeros de Gros et Articles
SOB DATE 2019-12-08
969902178

Consignee (Complete name and address)
 TO THE ORDER OF THE HOUSING BANK FOR TRADE AND
 FINANCE-ALGERIA

Shipper/Exporter (Complete name and address)
 GUANGZHOU ONETOUCH BUSINESS
 SERVICE CO.,LTD
 ROOM 808 8TH FLOOR, NO 12, GUANHONG
 ROAD HIGH TECHNOLOGY INDUSTRIAL DEVELOPMENT
 ZONE, GUANGZHOU
 TEL:400-655-2688

Types de Cais, Descriptions des Marchandises, Numéros de conteneurs et scellés	Gross Weight	Measurement
279 PKGS	9880.000 KGS	63.0000 CBM
MACHINE A JUS GLACE DISTRIBUTEUR A JUS MACHINE DE POP CORN MACHINE DE BARBE A PAPA MACHINE DE DONUTS THE LETTER OF CREDIT REFERENCE:104CDI19000817 N/M AGENT AT DESTINATION: MAERSK ALGERIE SPA 16-18 CENTRE COMMERCIAL N 2 BD DU 20 AOUT 1955 21000 SNIKDA ALGERIA PHONE:213 38722551 213 38722570 213 38722595 FAX:213 38722393 Customs Ref. No:20ES00113171285240 - Algeciras - ML Terminal		

CY/CY	Conteneurs	Scellés	Seal Value	Type	Tare	Cais	Poids	Measurement	Roll Bond /Pick-up No.
	MSKU9567921	ML-CN9835964		40 DRY 9'6	3910.000 KGS	279	9880.000 KGS	63.0000 CBM	

Freight & Charges	Rate	Cur.	Unit	Prepaid	Collect
Algerian Stamp Destination	1000.00	DZD	Per Documentation Fee		1000.00
Terminal Handling Service - Destination	21000.00	DZD	Per Container		21000.00
Free Out Service	13350.00	DZD	Per Container		13350.00
DZD		DZD			35350.00

For invoice copies, shipment details and status of your account, please access "<http://www.maersk.com>"

Page 1/2

Annexe n° III-3 : Bon à délivrer



A.A.C.M.
Agence Maritime

BON À DÉLIVRER

DATE ET LIEU D'EXPEDITION
ALGER (ALGIERS), Vendredi 17 Juillet 2020

REF. NAVIRE	CLIENT
N° VOYAGE: 65634 NAVIRE: AKHISAR ACCOSTÉ LE: 16/07/2020 ORIGINE: BARCELONA N° BL: US20001429 ARTICLE: 13 N° GROS: 1558 QUAI: 33/2 ALPHA	SOCIÉTÉ: DABA ALGERIE SPA ADRESSE: RUE DES OLIVIERS LES CRETES VILLE: HYDRA ALGER MAT. FISC.: 001216098489318 CODE CLIENT: 30381

Marque & Numéro	Désignation	Colis	Poids (kg)
HFXU4100049	4224 CARTONS OF COFFEE INTO 24 PALLETS	4.224	7.108 KG
HFXU4108986	3609 CARTONS OF COFFEE INTO 21 PALLETS	3.609	6.092 KG

21 JUL. 2020



AACM Agence Maritime sarl
Bon à Délivrer

Cachet et signature

Leila ACHEROUFENE

AACM Agence Maritime SARL
Chargée de la Documentation et Courtage

Sarl AACM AGENCE MARITIME - 117 Bd des Capes 1 Dely Brahim - Alg - RC 038092298 - ART 16233617021 - NIF 000316096229848 TEL/FAX 021 36 75 45
Sarl AACM AGENCE MARITIME - 117 Bd des Capes 1 Dely Brahim - Alg - RC 038092298 - ART 16233617021 - NIF 000316096229848 - NIS 000316019000461 - RIB BNP: 00704000002400179

Annexe n° III-4 : Facture surestaries

CMACGM ALGERIE

QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER

Capital: 207 000 000 DA NIS: 099916000895666 A.I: 16219010004 RC: 9988956

Banque: FRANSABANK RIB/03501601220200000190 AGCE HYDRA016

Tel: 023 924267A78/4545 Fax: 023 924255



BL GEN1155966 - GEN1155966 - FR001

FACTURE N°: DZIM1247227

Client 0003689898

Surestaries

Date

02/09/2020

Client: SARL MINROS

CITE BEN CHAOUA DIVISION 21 ILOT 2 N.9 KHRAISSIA - ALGER

Transitaire 0000070824 UNIVERSAL TRANSIT SARL

Voyage: 0VYUTN1MA

Navire: BENEDIKT

NB TC= 1

D.accost. 11/08/2020

D.Exchange. 19/08/2020

Taux USD= 128,57720

TC Rest= 1

Conteneur	type	D.Deb	D.Rest	Frank ise	J.Sur	TR1\$	TR2\$	TR3\$	montantDZD
MAGU2123708	20ST	11/08/2020	01/09/2020	21	1	26,00	0,00	0,00	3 343,01

Montant en lettres

Montant

3 343,01

TROIS MILLE TROIS CENT QUARANTE TROIS D A ET UN CTS

Annexe n° III-5 : Bon de caution

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social "326 260.000 DA"
"NASHCO" AGENCE
1, RUE DES FRERES OUKID SQUARE
PORT SAID RIB N°00200010100060377242

Idem: Fiche: 006071607913418
R.C. 00 B 00 11420 /A 1 16 071001019
RIB N°00200010100060377242

09/02/2020

BON DE CAUTION

N° : ALG/20/66572
BL/ ALG/20/179888

N° STATISTIQUE 16010797712
Tel : 00 - 213- 21 43.94 4047
Fax : 00 - 213 -21-43- 94.44- BEA GUEVARA
R.C. 00 B 00 11420

TRANSITAIRE
UNIVERSAL TRANSIT

CLIENT
SPA BELCOL
ZI BP.72 OUED SMAR ALGER
ALGERIE

PAYEUR:
SPA BELCOL
ZI BP.72 OUED SMAR ALGER
ALGERIE

Date depot:
09/02/2020

NAVIRE: TAMANRASSET ARRIVEE LE 02/02/2020 V OYAGE: 002
ESCALE: 301010 NOMBRE 2

Marq. Num	Type	Caution
CRXU3430770	20DRY	120 000,00
GESU1305760	20DRY	120 000,00

Montant de la caution : 240 000,00

NB: Pour Les Conteneurs La restitution se fait au niveau PARC NASHCO ALGER
VOIE H FACE ENEL-ZI ROUBA

REFERENCES PAYEMENT : CHEQUE BNA N° 2799008

NASHCO AGENCE D'ALGER SPA
CONTENEURS
09 FEV. 2020
CAISSE

National Shipping Company
Agence Maritime d'Alger

Annexe n° III-6 : Certificat de conformité



V E R I T A L
SOCIÉTÉ DE CONTRÔLE TECHNIQUE
LA DIVISION CONTRÔLE QUALITÉ
ZONE D'ACTIVITÉ KAIDI II BORDJ EL KIFFAN – ALGER –
Tel/Fax : 021 21 44 23 / 87

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ **N°04 /DCQ/ 2010**

Produit : LUMINAIRES (REGLETTES ELECTRIQUES)

Degré de protection : IP 20

Fabricant : ALGER LUMIERE
04 RUE DE LA MAIRIE BP 04 FOUKA
TIPAZA

Dates d'inspection : DU 02/11/2009 AU 27 /12/2009

Référentiel : NF EN 60598-1

SUITE AUX RESULTATS DES DIFFERENTS TESTS ET ESSAIS
REALISES, NOUS DECLARONS LES LUMINAIRES CONFORMES À LA
NORME EN NF 60598-1

Fait à Alger le 03/01/2010

**DIVISION CONTRÔLE
QUALITÉ**



Annexe n° III-7 : Le connaissement

SHIPPER LIPOVICA DOO LIPOVECKA 22 44317 POPOVACA CROATIA CONSIGNEE SARL IRRIGATION HYDRAULIQUE PLOMBERIE GENERALE IHPG CITE LES ORANGERS N 131 G.A., DAR-EL-BEIDA ALGER ALGERIA NIF:001516099843055 NOTIFY PARTY , Carrier not to be responsible for failure to notify SARL IRRIGATION HYDRAULIQUE PLOMBERIE GENERALE IHPG CITE LES ORANGERS N 131 G.A., DAR-EL-BEIDA ALGER ALGERIA NIF:001516099843055		ORIGINAL BILL OF LADING  CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 958 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 562 024 422 R.C.S. Marseille		VOYAGE NUMBER 0AN3PS1MA BILL OF LADING NUMBER RJK0118406	
PRE CARRIAGE BY* VESSEL AS SVENJA		PLACE OF RECEIPT* PORT OF LOADING RIJKA		FREIGHT TO BE PAID AT RIJKA	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING THREE (3)
MARKS AND NOS FCIU9276026 SEAL H0016306		NO AND KIND OF PACKAGES 1 x 40HC	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER 23 PALLETS RADIATORS ECONOMIC LINE 600/80	GROSS WEIGHT CARGO 15500.000	TARE 3830
MARKS AND NOS CMAU6333472 SEAL P0011698		NO AND KIND OF PACKAGES 1 x 40HC	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER 23 PALLETS RADIATORS ECONOMIC LINE 600/80	GROSS WEIGHT CARGO 15500.000	TARE 3700
MEASUREMENT 50.000					
FREIGHT PREPAID Shipped on Board AS SVENJA 19-AUG-2020 CMA CGM CROATIA d.o.o. As agents for the Carrier					
Weight in Kgs Total: 2 CONTAINER(S) 31000.000 7530 100.000					
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/dryage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 179. Container with Port of Discharge Algiers can be delivered in Algiers Port or in ODCY Alarco at Roubia. Container delivered from ODCY Alarco are transferred from Algiers Port by truck or are transferred from Bejaia Port by train. Way of transfer remains at discretion of CMA CGM carrier and under his responsibility. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n° 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the					
York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in					
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE RIJKA 19 AUG 2020		SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM CROATIA d.o.o. as agents for the carrier CMA CGM S.A. CMA CGM S.A. FRANCE - FR			
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING					

Annexe n° III-8 : Certificat d'origine

1. Expéditeur (nom, adresse, pays de l'exportateur)			N° de référence SYSTÈME GÉNÉRALISÉ DE PRÉFÉRENCES CERTIFICAT D' ORIGINE (Déclaration et certificat) FORMULE A		
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
11. Certificat 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			12. Déclaration de l'exportateur 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° III-9 : 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 liées Yes Oui _____ No 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 de 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 _____	

LISTE DE COLI\$AGE DES COMMANDES

DATE : _____

DESTINATAIRE	EXPÉDITEUR	DATE D'EXPÉDITION :
		EXPÉDITION VIA :
		F.O.B. POINT D'EMBARQUEMENT :
		COMPTE NO. :
		COMMANDE NO. :
		DÉPARTEMENT :

TERMES - PAS DE PRÉVISION

QUANTITÉ COMMANDEE	QUANTITÉ EXPÉDIÉE	NBRE DE PRODUITS	DÉSIGNATION	POIDS UNITAIRE	POIDS TOTAL	TOTAL EN MÈTRE CUBE
		TOTAUX		TOTAUX		

COMMENTAIRES

Annexe n° III-11 : Guide d'entretien

Bonjour, nous remercions votre bienveillance de nous recevoir et de consacrer un peu de votre temps si précieux à notre étude. En quelques mots l'entretien d'aujourd'hui fait partie d'une recherche dans le cadre d'élaboration d'un mémoire de master en sciences commerciales, option affaires internationales dont le thème s'intitule : « Le rôle du transitaire dans le transport international des marchandises par voie maritime ».

Question 1 : Présentez-vous ?

.....
.....
.....

Question 2 : Pouvez-vous nous présenter UNIVERSAL TRANSIT ?

.....
.....
.....
.....

Question 3 : En quoi consiste essentiellement la tâche d'UNIVERSEL TRANSIT ?

.....
.....
.....

Question 4 : Selon vous quels sont les critères de choix d'un transitaire par les entreprises ?

.....
.....
.....
.....

Question 5 : Les entreprises font-ils recours à un ou plusieurs transitaires ?

.....
.....
.....

Question 6 : Selon vous quelles sont les raisons qui poussent les entreprises à faire appel à un ou plusieurs transitaires ?

.....

.....

.....

Question 7 : L'Algérie facilite-t-elle l'exercice des opérations d'import/export ?

.....

.....

.....

Question 8 : Quelle activité du transport effectuez-vous le plus au port ?

.....

.....

.....

Question 9 : Comment le transitaire influence-t-il sur l'importation ?

.....

.....

.....

Question 10 : Que pouvez-vous nous dire à propos des procédures de dédouanement à l'importation ?

.....

.....

.....

Question 11 : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port ?

.....

.....

.....

Question 12 : Quels sont les problèmes habituellement rencontrés avec vos clients ?

.....

.....

.....

Question 13 : Dans ce cas que pouvez-vous nous dire sur la qualité de services que vous proposez à vos clients ?

.....

.....

.....
**Question 14 : Selon votre expérience, les intervenants auxquels est confronté
quotidiennement le transitaire influencent-ils sur sa qualité de service ?**

.....
.....
.....

**Question 15 : Quels sont les critères les plus importants auxquels doit répondre le
transitaire pour engendrer la satisfaction des clients ?**

.....
.....
.....

Table des matières

Tables des matières

Dédicaces

Remerciements

Résumés

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale 1

Chapitres I : Le transport international maritime des m marchandises... 6

Section 01 : généralité sur le transport international maritime 8

1. Historique et évolution du transport maritime 8

2. Cadre réglementaire du transport maritime 11

 2.1. La convention de Bruxelles de 25 août 1924... 11

 2.2. Les règles de Hambourg 11

 2.3. Les règles de Rotterdam... 12

3. Tarification du transport maritime 12

4. Les avantages du transport maritime 13

Section 02 : Les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime..... 14

1. Les principaux intervenants du transport maritime 14

 1.1. Le transitaire 16

1.2. Le consignataire	16
1.3. Le transporteur... ..	17
1.4 L'armateur... ..	18
1.5. Le chargeur... ..	18
1.6. Le manutentionnaire (l'aconier)... ..	19
1.7. Le courtier maritime	19
1.8. Le Shiphandler	20
1.9. L'assurance	20
1.10. La douane	21
1.11. La banque	22
2. Les contrats du transport maritime	22
2.1. Le contrat de transport... ..	22
2.2. Le contrat d'affrètement... ..	23
2.2.1. L'affrètement coque nue	23
2.2.2. L'affrètement au voyage	23
2.2.3. L'affrètement à temps... ..	23
3. Les documents du transport maritime	23
3.1. Le connaissance maritime	23
3.1.1. Les catégories de connaissance	24
3.1.2. Le rôle du connaissance... ..	25
3.1.3. Les différentes formes de connaissance... ..	25
3.1.4. Les formations Contenues dans le connaissance... ..	26
3.2. Le Manifeste... ..	26
3.3. La lettre de transport maritime	26

3.4. La charte partie	28
3.5. Autres documents... ..	28
3.5.1. Le Schedule.....	28
3.5.2. La demande de cotation... ..	28
3.5.3. La cotation... ..	28
3.5.4. La demande de positionnement... ..	29
3.5.5. La maquette.....	29
3.5.6. Le draft... ..	29
3.5.7. Le booking	29
3.5.8. L’avis d’arrivée	29
3.5.9. La facture pro forma... ..	29
3.5.10. La facture	30
3.5.11. Container deposit receipt.....	30
3.5.12. Reçu de versement de caution... ..	30
3.5.13. Bon de livraison (Delivery order)	30
Section 03 : les incoterms et les techniques du transport maritime	30
1. Les incoterms (2020)	31
1.1. Définition... ..	31
1.2. Une distinction essentielle (Départ/Arrivée)	34
1.3. Contenu détaillé des incoterms... ..	35
1.4. L’importance des incoterms... ..	37
2. Les techniques du transport maritime	37
2.1. Conteneurisation... ..	37
2.2. Les modes d’expédition... ..	38

2.3. Les « Liner terms »	39
2.3.1. Définition... ..	39
2.3.2. Répartition des frais de manutention... ..	39
2.3.3. Les opérations de manutention... ..	40
2.3.4. Les variantes d'incoterms liées aux « Liner terms »	41
2.3.5. Le contenu de « Linerterms »	41
Chapitre II : Présentation du transitaire dans le transport international maritime	44
Section 01 : La présentation du transitaire	46
1. Définition.....	47
2. Les types du transitaire	47
2.1. Selon le type de responsabilités... ..	48
2.1.1. Le transitaire mandataire	48
2.1.2. Le transitaire commissionnaire	48
2.2. Selon les activités	49
2.2.1. Organisateur des transports des transports multimodaux	49
2.2.2. Commissionnaire en douane	49
2.2.3. Le transitaire portuaire ou aéroportuaire	49
2.2.4. Groupeur... ..	49
2.2.5. Agent de fret aérien... ..	49
2.2.6. Affréteur routier... ..	50
3. Les missions du transitaire	50
4. Rémunération du transitaire	50
Section 02 : Les obligations et les droits du transitaire	51
1. Les obligations du transitaire	51

1.1. Les obligations générales du transitaire tiré du mandant...	52
1.1.1. Les obligations du mandataire	52
1.1.2. Les obligations du mandant...	53
1.2. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit	54
2. Les droits du transitaire	55
2.1. Droit de facturation...	55
2.2. Droit de rémunération...	56
2.3. Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire	56
Section 03 : Les différentes activités, fonctions et rôles tenus par le transitaire	56
1. Les activités du transitaire	57
2. Les fonctions du transitaire	59
2.1. Le transitaire en tant que commissionnaire en douane	59
2.2. Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison...	60
2.3. Le transitaire en tant qu'agent de manutention	61
2.4. Le transitaire en tant que logisticien...	62
3. Les rôles du transitaire	62
3.1. Le rôle spécifique du transitaire (assurer la rupture de charge)...	63
3.2. Le rôle principal du transitaire (effectuer les opérations juridiques intermédiaires)	63
3.3. Le rôle accessoire du transitaire (agir physiquement sur la marchandise)	64
4. L'importance des transitaires dans la réussite des transactions internationales au niveau du transport maritime.....	65
Chapitre III : L'intermédiation du transitaire dans le transport maritime des marchandises. Cas UNIVERSAL TRANSIT	68
Section 01 : Présentation de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT...	70

1. Présentation de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT	70
1.1. Présentation	70
1.2. Historique	72
1.3. Réseau	73
2. Structure et moyens	73
2.1. Entrepôts-Aires de stockage	73
2.2. Moyens de transport et levage	74
3. Personnel et organisation	74
4. Sécurité et environnement	74
5. Ses services	75
5.1. Solution de dédouanement	76
5.2. Solution de stockage	76
5.3. Solution de transport et distribution	76
5.4. Solution de manutention	76
5.5. Solution de dégroupage	76
5.6. Solution de logistique	76
6. Ses objectifs	77
6.1. Les objectifs primaires	77
6.2. Les objectifs secondaires	77
7. Les principaux clients d'UNIVERSAL TRANSIT	77
7.1. Roulants	78
7.2. Engins	78
7.3. Télécommunication et informatiques	78
7.4. Industrie	78

7.5. Pièces de rechange et outillage	79
7.6. Consommation... ..	79
7.7. Projet... ..	79
Section 02 : Le déroulement des opérations du transit maritime à l'importation au sein de l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT	79
1. Le choix du client... ..	80
2. La réception du dossier... ..	80
3. Le suivi de la marchandise... ..	82
4. L'arrivée de la marchandise... ..	83
5. l'échange documentaire	83
6. Le dédouanement de la marchandise... ..	86
6.1. Les étapes de dédouanement... ..	86
6.2. Les documents exigés par l'entreprise UNIVERSAL TRANSIT pour le dédouanement... ..	87
7. La livraison de la marchandise au client... ..	88
8. La restitution des conteneurs... ..	89
Section 03 : Méthodologie de l'enquête et analyse des résultats	89
1. La présentation de la méthodologie de recherche	90
1.1. Le choix de l'étude... ..	90
1.2. Outil de recueil des données... ..	91
1.3. Elaboration des questions d'entretien... ..	92
1.4. L'objectif de l'entretien... ..	92
2. Analyse et interprétation des résultats de l'entretien... ..	92
3. Synthèse et recommandations... ..	99

3.1. Synthèse.....	99
3.2. Recommandations.....	100
Conclusion générale.....	102
Bibliographie	
Annexes	