

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Logistique et Distribution

Thème

**Analyse de la fonction du commissionnaire de
transport/transitaire dans la chaîne logistique
internationale.
Cas de SARL TRANSIT BOUDEBZA**

Réalisé par :

Mr. Kasmi Yanis

Mr. Kandi Rabah

Encadré par : Mr Agab Akli

Promotion 2018-2019

Remerciements

Avant tout nous tenons nos remerciements à notre dieu de nos avoir Donné la force et le courage.

A la suite Nous tenons à remercier vivement Monsieur agab notre promoteur qui a fourni des efforts énormes, par ces Informations ses conseils et ces encouragements.

Nous tenons également à remercier messieurs les membres de jury pour L'honneur qu'ils nous ont fait en acceptant de siéger à notre soutenance.

A tous ce qui furent à un moment ou à toute instante partie prenante de ce travail.

Nos plus chaleureux remerciements pour tous ceux qui de près et de loin ont contribué à la réalisation de cette mémoire.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

*A mes très chers parents, que dieu les garde et les
Protège pour leurs soutien moral et financier, pour
Leurs encouragements.*

A mes frères et mes sœurs

*Aux chers amis « chpez khouya machi sahbi » et « Djemi frr »
Et tous ceux qui m'ont aidé pour la réalisation de ce travail.*

Kasmi Yanis

Dédicaces

*Avant tous, je remercie dieu le tout puissant de
M'avoir donné le courage et la patience pour réaliser
Ce travail malgré toutes les difficultés rencontrées.*

Je dédie ce modeste travail :

*A mes très chers parents, que dieu les garde et les
Protège pour leurs soutien moral et financier, pour
Leurs encouragements et les sacrifices qu'ils ont endurés.*

A tout ma famille

Aux chers amis (es)

A tous mes collègues d'études

Kandi Rabah

Sommaire

Liste des abréviations.....	I
Liste des figures et des tableaux.....	II
Introduction générale.....	1
Chapitre 01 : la chaine logistique internationale.....	5
Introduction.....	5
Section 01 : généralité sur la chaine logistique internationale et la distribution.....	6
Section 02 : les flux et les enjeux de la chaine logistique internationale.....	16
Section 03 : les incoterms et les principaux auxiliaires de transport (intervenant) internationale... 	23
Conclusion.....	31
Chapitre 02 : le commissionnaire de transport/transitaire.....	32
Introduction.....	32
Section 01 : l'activité de commissionnaire de transport/transitaire.....	33
Section 02 : les différents rôles tenus par le transitaire.....	38
Section 03 : les enjeux de transitaire.....	48
Conclusion.....	54
Chapitre 03 : Etude de cas pratique SARL Transit BOUDEBZA.....	55
Introduction.....	55
Section 01 : présentation de SARL transit BOUDEBZA.....	56
Section 02 : le processus de dédouanement de marchandise import/export au sein Sarl transit BOUDEBZA	64
Section 03 : La procédure faite par Sarl transit BOUDEBZA en cas de litige.....	73
Conclusion.....	76
Conclusion générale.....	77
Bibliographie.....	80

Annexes

Table des matières

Liste des abréviations

Liste des abréviations

- **BAD** : Bon à délivrer
- **BAE** : Bon à enlever
- **D10** : Déclaration de la marchandise a la douane
- **B/L** : Bill of Lading
- **BMT** : Bejaia méditerranéen terminal
- **CCI** : Chambre de commerce internationale
- **CD** : Code des douanes
- **CE** : Commerce Extérieur
- **CFR** : Cost and Freight
- **CIF** : Cost Insurance and Freight
- **CIP** : Carriage and Insurance Paid
- **CPT** : Carriage Paid To
- **CT** : Commissionnaire de Transport
- **DAP** : Delivered At Place
- **DAT** : Delivered At Terminal
- **DDP** : Delivered Duty Paid
- **DCP** : Direction de Contrôle et des prix
- **DD** : Droits des douanes
- **EPB** : Entreprise Publique de Bejaia
- **EXW** : EX Works
- **FAS** : Free Alongside Ship
- **FCA** : Free Carrier
- **FOB** : Free On Board
- **NC** : Nombre de conteneur
- **OMC** : Organisation Mondiale de Commerce
- **ONML** : Office Nationale de Métrologie Légale
- **OTM** : l'opérateur de transport multimodal
- **OTI** : Organisation de Transport Internationale

- **PAF** : Police des Aires et des Frontières
- **PDSL** : Pays en Développement Sans Littoral
- **KM** : Knowledge Management
- **SARL** : Société à responsabilité Limité
- **SCM** : Supply Chain Management
- **SIGAD** : Système d'information et de Gestion Automatisée des Douanes
- **TPM** : Transport Public de Marchandise
- **TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée
- **USD** : United States Dollar
- **VA** : Vente à l'Arrivé
- **VD** : Vente au Départ
- **ZALE** : Zone Arabe de Libre Echange

Liste des figures
Et
Des tableaux

Liste des tableaux

Tableaux N°01 : la grande évolution de la chaîne logistique	9
Tableaux N°02 : les différents incoterms.....	24
Tableaux N°03 : la liste des PDSL (pays en développement sans littoral) par région de l'OMD	52
Tableaux N°04 : le client SNC SETIPLAST (conteneur)	63
Tableaux N°05 : le client SARL ALFA BOIS (homogène)	63
Tableaux N°06 : le client SARL TRADING STAR (poutrelle).....	64

Liste des figures

Figure N°01 : l'évolution de la fonction logistique	8
Figure N°02 : montre un exemple d'un supply chain	10
Figure N°03 : la structure de la chaîne logistique	12
Figure N°04 : les différents flux parcourant	18
Figure N°05 : les procédures de transit types	53
Figure N°06 : organigramme de Sarl Transit BOUDEBZA	58
Figure N°07 : les procédures de dédouanement- enlèvement de la marchandise-.....	72

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

Le commerce international est défini comme étant l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandise entre les pays, il a connu une grande évolution. L'Algérie s'est retrouvée devant plusieurs problèmes d'organisations. Elle n'a pas pu mettre à la disposition des entreprises étrangères ou algériennes un climat favorable pour exercer leurs activités, cela est causé par le manque d'expérience, d'efficacité, d'efficience et de professionnalisme chez les différents intervenants dans la chaîne logistique à savoir la douane, transporteurs, les transitaires, les assurances et les institutions bancaires. La plupart des entreprises algériennes n'ont pas intégré la notion de la supply Chain dans toutes les fonctionnalités de l'entreprise.

C'est dans ce contexte que la logistique internationale est apparue et elle est un ensemble de service nécessaire à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme « *l'ensemble des moyens et des méthodes touchant à l'organisation d'un service et aux flux de matières avant, et après une production, et comme la mise à disposition des produits à l'endroit prévu, en qualité et dans les délais demandés, et au meilleur coût* ». ¹

La logistique internationale pris son véritable essor pour accompagner ces échanges. Celle-ci, est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir dans les meilleurs délais et conditions ,des marchandises vendues et/ou achetées par une entreprise situées dans un pays à un client situé dans un autre pays. On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise, il faut inclure de nombreuses étapes comme : l'emballage, le choix et le chargement des moyens de transport en fonction de la destination et du contrat de vente, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, le stock, la livraison, l'assurance sur la marchandises et les systèmes de paiement.

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois traitant du commerce international de chaque pays, ainsi que des conventions internationales. La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spéciaux

¹ OFEM « Observatoire de la formation, de l'emploi et des Matières » de la chambre de commerce et d'industrie de paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999 page 04.

Introduction générale

dans ses différentes étapes : transporteur, commissionnaire/transitaire, banque, assurance, douanier².

Parmi, les intermédiaires de la chaîne logistique internationale, nous trouvons les auxiliaires de transport international, qui sont chargés de l'affrètement, du groupage, de la manutention des marchandises exportés ou importés, c'est-à-dire, ils ont en charge l'optimisation des produits depuis le lieu de production ou d'enlèvement en passant par l'acheminement et le transport jusqu'à stockage. Les auxiliaires de transport international sont des régulateurs de circuit de trafic pour le transport de marchandises en opération d'importation ou d'exportation.

En Algérie, les auxiliaires de transport sont considérés comme des personnes de droit algérien qui exercent des prestations d'affrètement, de groupage, de stockage, de livraison, de distribution, de consignation, de commission de transport et de courtage de fret. L'exercice de la profession d'auxiliaire de transport de marchandise est soumise à l'obtention préalable d'un agrément et à l'inscription au registre de commerce.³

Pour ce faire, ces opérations font appel, à des intervenants de la chaîne logistique qui prennent en charge des activités selon le mode de transport qui convient. L'opérateur de transport multimodal (OTM) organise tout type d'expédition, et est particulièrement utile pour les expéditions par conteneur empruntant successivement plusieurs modes de transport, c'est un commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire de commerce, organisateur de transport de marchandise de l'usine au magasin. Il s'agit d'une profession réglementée. Selon la fiche de la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg,⁴ l'activité de commissionnaire de transport est une opération commerciale par laquelle le commissionnaire organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandise selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant. Les activités de groupage, d'affrètement, de bureau de ville ou d'organisation de transport relève de la même réglementation.⁵

² T Gomart, « Le dico du commerce international », éditions DMF, 2019, p. 31

³ www.elmouwatin.dz/?Auxiliaire-de-transport-routier

⁴ Fiche technique de la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg

⁵ (Décret 90-200 du 5 mars 1990)

Introduction générale

Pour accéder à la profession de commissionnaire de transport il faut figurer au registre du commerce et des sociétés, il faut être inscrit au registre des commissionnaires de transport, il faut être titulaire d'une capacité de transport.

Le terme Transitaire est souvent employé comme une appellation générique des spécialistes de la logistique. Les transitaires peuvent intervenir dans toutes les étapes de la chaîne logistique : prise en charge de la marchandise à l'usine, pré acheminement, passage portuaire ou aéroportuaire, opérations de dédouanement, transport principal, post acheminement jusqu'à destination.

Aujourd'hui, les fonctions du transitaire sont très difficiles à délimiter, puisqu'elles regroupent un très large domaine. Dans ce cadre, l'objectif de notre travail consiste à répondre à la problématique suivante : « **Quel est le poids de transitaire Sarl Transit Boudebza dans la chaîne logistique internationale ?** ».

A cet effet de nombreuses questions méritent réflexions à savoir :

- Quels sont les différents rôles et les enjeux assignés au commissionnaire de transport/transitaire ?
- Est ce que le transitaire encourage les entreprises exportatrices algériennes ?

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

Hypothèse 01 : Le transitaire Sarl Transit Boudebza intervient dans toutes les étapes de la chaîne logistique internationale.

Hypothèse 02 : Le poids de transitaire Sarl Transit Boudebza dans la chaîne logistique internationale est significatif.

Pour une présentation claire de notre travail et pour répondre à ces questions, nous allons adopter une démarche méthodologique à double approche. La première est d'ordre théorique, et consiste à élaborer sur la base d'une revue de littérature utilisant des ouvrages, article et documents, que nous allons mobiliser comme cadre analytique, pour aborder la seconde partie de notre travail. A travers les informations recueillis, nous allons traiter notre cas pratique au sein de « l'agence Sarl Transit Boudebza » pour expliquer le poids de transitaire dans la chaîne logistique internationale.

Introduction générale

Notre travail se divise en trois chapitres. Le premier chapitre, dans le quel nous aborderons un aperçus générale sur la chaine logistique internationale, et dans le second chapitre nous allons voir le rôle de commissionnaire de transport/transitaire dans la chaine logistique internationale, et pour le troisième chapitre il fera l'objet de présentation de l'organisme d'accueil ainsi que la méthodologie de recherche que nous avons suivie durant notre étude sur le terrain.

Dans le dernier chapitre, nous essayons, également, d'expliquer les procédures de dédouanement la marchandise import/export au sein de l'agence Sarl transite Boudebza qui se constitue des régimes douanière économiques.

Chapitre I : la chaîne logistique internationale

Introduction

La logistique est un processus qui permet d'assurer la gestion optimale des flux de marchandise à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise à la faveur d'une parfaite maîtrise des circuits de marchandise empruntent et des transformations qu'elles subissent depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison chez destinataire final, le tout au moindre coût pour le transporteur et même pour le client tout en garantissant à ce dernier la qualité du service rendu.

La chaîne logistique signifie la chaîne de l'approvisionnement, chaîne de service c'est l'ensemble du cheminement du flux des produits, du premier fournisseur au client final « le dernier consommateur ».

A l'inverse, il y a des petites chaînes, locales entre les différents ateliers d'une même usine, les petites chaînes sont contenues dans les grandes, l'intérêt du concept de chaîne logistique est de faire prendre conscience à chaque entité qu'elle s'inscrit dans un flux qui le dépasse.

Dans ce chapitre nous allons présenter la chaîne logistique, ses différents types de flux et les enjeux ainsi que le système d'information, et sa différence avec la logistique internationale et la différence entre la connaissance et l'information, en fin en parle sur les incoterms et les principaux auxiliaires de transport.

Section 1 : généralité sur la chaîne logistique internationale et la distribution

Dans le contexte international, le terme « chaîne logistique » prend tout son sens car l'entreprise industrielle ou commerciale va devoir réaliser des flux pour satisfaire son partenaire en tenant compte de multiples paramètres, rédaction des barrières commerciales et douanières.

1.1 Définition de la chaîne logistique internationale

On cite deux définitions de la chaîne logistique :

- Définition01 :

Genin (2003) définit la chaîne logistique comme un réseau d'organisations ou d'une fonction géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la rapidité des processus et activités entre les fournisseurs et les clients¹

- Définition 02 :

D'autres définitions présentent le SCM (Supply Chain Management) comme un principe de management. Le Council of Supply Chain Management Professional propose la définition suivante : « le Supply Chain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l'approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques.

1.2 L'évolution de la logistique : Les notions de base du concept de la logistique sont restées les mêmes, mais l'évolution est incontournable, il est nécessaire car la société évolue sans cesse et il faut que l'entreprise s'adapte aux changements de l'environnement.²

¹ François Galasso, « Aide la planification dans la chaîne logistique en présence de la demande flexible » ; Thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système industriels, avril 2007, p 19.

² COLIN Jacques : la logistique histoire et perspective, in revue logistique et management, vol 4, N°02, 1996, p103-104

1.2.1 Les premiers balbutiements (années 50' et 60')

La logistique d'entreprise est apparue après la fin de la seconde guerre mondiale et donc postérieurement à la démobilisation des spécialistes logistiques militaires. Ceux-ci furent probablement tentés de transposer leurs savoir-faire aux problèmes rencontrés par les entreprises, sans bénéficier de la priorité budgétaire qui était la leurs durant la période du conflit. Cette phase préparatoire à l'émergence d'une logistique d'entreprise, dominée par l'urgence de tâches de reconstruction (pour l'Europe) ou d'aide à la reconstruction (pour les Etats Unis), fut cependant marquée par le développement de la recherche opérationnelle et des premières techniques d'optimisation appliquées à la résolution des problèmes de transport et d'entreposage.

1.2.2 La phase de démarrage (années 70 ' en France)

En phase de démarrage, la logistique fut avant tout une recherche d'optimisations opérationnelles partielles et disjointes (gestion de parc, gestion de stocks, tournées de livraison, etc..) et de rationalisation des structures de la firme. Sa recherche d'efficience correspondait à une démarche productiviste classique de réduction des coûts d'opérations, puis de diminution drastique du nombre d'emplois et de transferts massifs d'activités vers des transporteurs et des prestataires. La quête de la fluidité, c'est-à-dire de la réduction des capacités nécessaires à la circulation des flux, est la caractéristique majeure de la logistique productiviste de cette époque.

1.2.3 La phase de croissance (années 80' et 90')

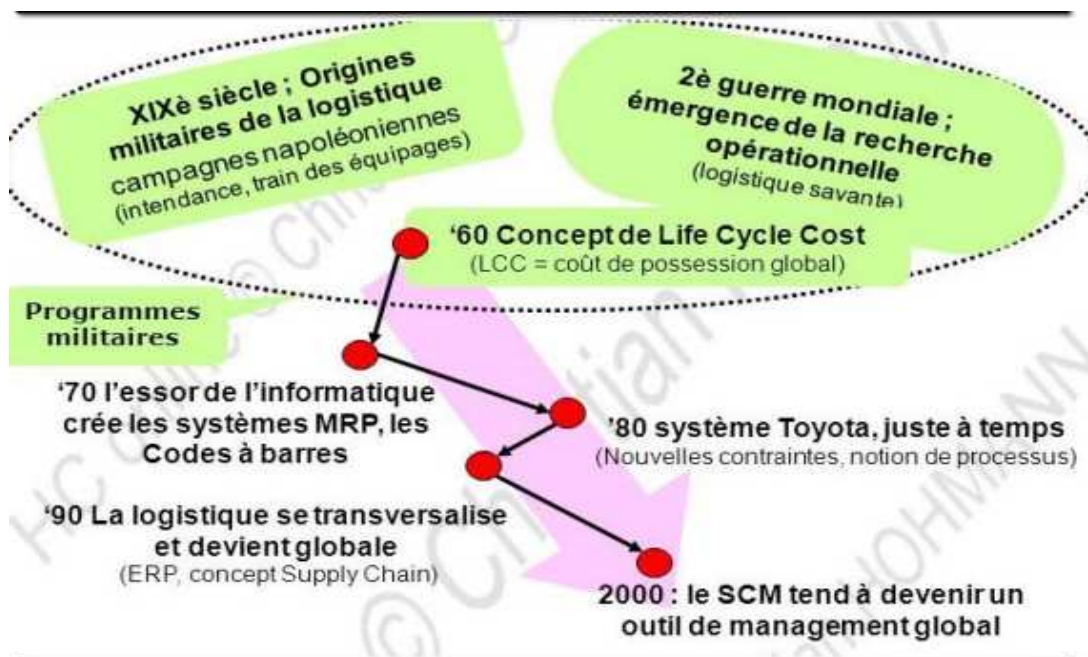
En phase de croissance (années 80' et 90') la logistique change de nature et se préoccupe prioritairement de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise qui concourent à la mise en circulation des flux (retrait, service après-vente, distribution, production, achat,) en procédant à leur décloisonnement. Les préoccupations du pilotage des flux l'emportent sur celles de production des opérations de circulation des marchandises, souvent externalisées : la recherche de l'efficacité des processus logistiques passe par la maîtrise des coûts induits de toute défaillance logistique sur les fonctions qu'elle soutient. La réduction des niveaux de stocks, le développement des flux tendus dans l'approvisionnement des sites industriels puis des sites de distribution, les exigences croissantes de marchés qui se saturent et deviennent de plus en plus volatils, désignent la logistique de service comme la démarche qui stabilise et garantit la continuité des flux : elle s'oriente alors plus vers le service rendu que vers les réductions des coûts de circulation.³

³ COLIN Jacques : op-cit, 104

1.2.4 La phase de maturité (années 90' et 2000')

Parvenue en phase de maturité, la logistique privilégie désormais sa dimension "transversalité", qui lui permet de mobiliser toutes les ressources internes (celles de la firme), mais surtout externes (celles de ses partenaires), nécessaires à la mise en œuvre d'une chaîne logistique complexe, faite de multiples acteurs étroitement imbriqués et interdépendants les uns des autres. La logistique devient une culture organisationnelle de la complexité et de l'effectivité qui, face aux risques d'entropie et de désagrégation de ses processus confrontés aux extrêmes turbulences de l'environnement, recherche l'adhésion de tous les acteurs, au-delà de leurs rivalités et antagonismes de court terme. Les systèmes d'information et de communication logistiques prennent alors une ampleur considérable : en s'assurant de la maîtrise des interfaces entre acteurs, ils autorisent de multiples transactions qui conduisent à leur intégration au sein d'un même processus.

Figure N°01 : l'évolution de la fonction logistique.



Source : www.logistiqueevolution.com

On a aussi un tableau qui présente la grande évolution de la logistique.

Tableau N°01 : la grande évolution de la logistique

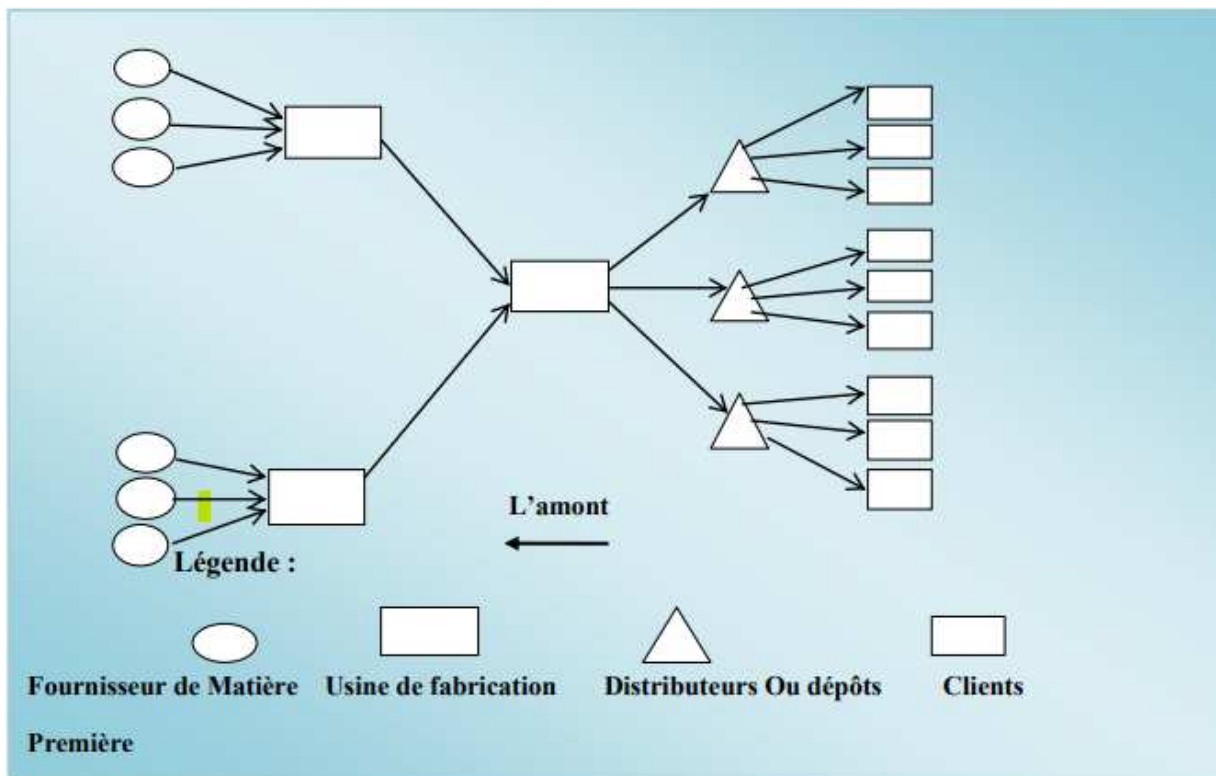
La période	L'évènement
La 2 ^{ème} guerre mondiale	Origine militaires de la logistique : compagne napoléoniennes (intendance, train des équipages)
Année 50-60	Limité à l'exécution des opérations physiques d'entrepôts et de transport
Année 70	Le pilotage des flux physique de production et de distribution
Année 80- 90	Planification des flux intégrant les approvisionnements, la production et la distribution
Année 2000	Le Supply Chain Management tend à devenir un outil de management globale

Source : HOHMANN Christian: les évolutions de la fonction logistique, p13(PDF)

- **Figure N°02** : montre un exemple d'une Supply Chain. Les matières circulent en aval, depuis les sources de matières premières jusqu'au niveau industriel où il y a transformation des matières premières en produits intermédiaires. Ces derniers sont assemblés sur le prochain niveau industriel pour former les produits finaux. Les produits finaux sont transportés aux centres de distribution et de là, aux détaillants et aux, il inclut également la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires et des clients. »⁴.

⁴ Rémy le m'aigne « Supply Chain management : Achat, production, logistique, transport, vente » édition Dunod, paris, 2013p7.

La figure N°02 : montre un exemple d'une supply chaine



Source: Khaled Ghédira, op-cit.p118.

1.3 Les transports dans la chaîne logistique internationale

La logistique des transports se décompose de trois principales activités ⁵ : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

1.3.1 Détermination des réseaux de transport

Il s'agit d'analyser les différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service, la meilleure offre. On détermine les parcours en portant un accent sur :

- Le mode d'acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire, routier ou multimodal).
- Risque de transport (limitation du nombre de rupture de charges, utilisation d'unités de transport international).

⁵ www.logistiqueconseil.org, consulté le 17/03/2019.

- La disponibilité des moyens logistique (engins de manutention, zone de stockage) de part et d'autre de chaque point de transport.
- La sélection du réseau le moins couteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

1.3.2 Planification des transports

Une fois que les différents nœuds (point successifs) du réseau de transport sont déterminés, l'opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transportes tien une place importante dans la gestion des tournés de livraison : le transport inter-usines ou inter-magasins ; est largement déployé au niveau des plates-formes de groupage ou dégroupage.

L'activité de planification des transports consiste à prévoir et fier dans le temps, les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises. Ce qui permet d'effectuer à l'avance les ajustements et équilibrage nécessaire compte tenu de la capacité réel de transport disponible et du taux de remplissage des véhicules.

1.3.3 Gestion du parc de véhicule

Bien qu'elle intègre quelque fois la planification des transports, la gestion du parc de véhicules est une activité essentiellement basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport. Elle regroupe donc l'ensemble des activités dont le but est de suivre l'utilisation des véhicule et de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestion des stockes de carburant et des pièces de rechanges).

1.4 Les opérations de la chaîne logistique internationale

Les chaînes logistiques ne se ressemblent pas, elles sont classées en trois types que l'on distingue par leurs structures physiques, le type d'opérations, leurs objectifs, les niveaux d'assemblage, le cycle de vie du produit et le besoin de stock, ces trois types sont :⁶

⁶ CHEYROUX Laurent : l'évaluation de performance des chaînes logistiques, thèse doctorat, université Touloun, 2003 p56.

1.4.1 Des chaînes logistiques convergentes

La manière qui circule entre les sites converge vers un seul et même site qui est logiquement le lieu d'assemblage final, l'industrie navale ou encore aéronautique sont des bons exemples de ce type de chaîne.

1.4.2 Des chaînes logistiques divergentes

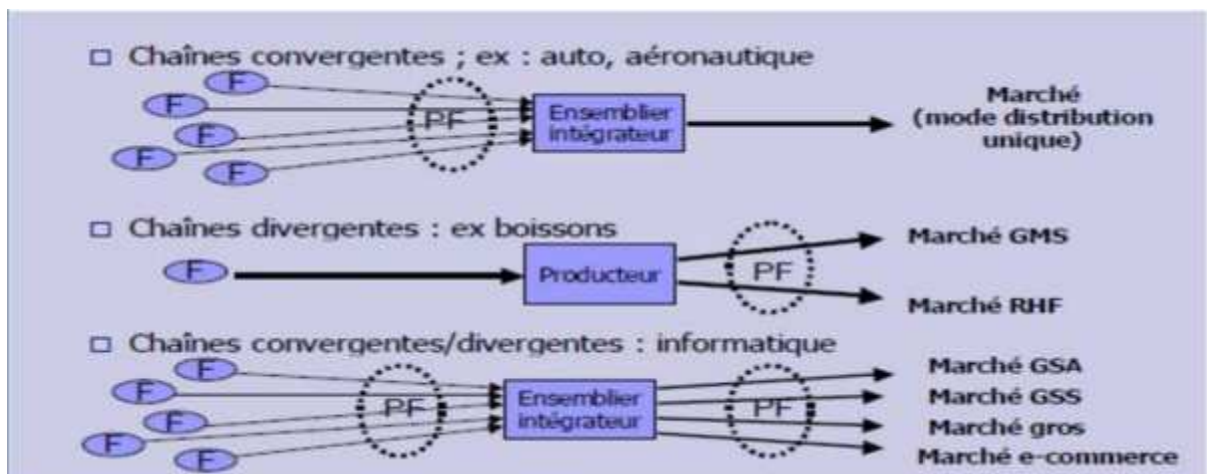
Par contre aux chaînes convergentes ces chaînes partent d'un point unique et se distribue à travers la chaîne, cela concerne par exemple l'industrie minière.

Et aussi il existe la chaîne logistique conjointe, c'est la coordination d'une chaîne convergente et d'une chaîne divergente.

1.4.3 Des chaînes logistiques mixtes « ni convergente ni divergente »

Elles concernent par exemple l'industrie automobile dont, la partie amont est plutôt convergente alors que la partie aval est divergente, on considère les trois niveaux essentiels de la chaîne logistique : les fournisseurs, les producteurs, et les vendeurs.

Figure N° 03 : la structure de la chaîne logistique



Source : www.logistiqueimage.com

consulté le 03/05/2019

1.5 La distribution internationale

La distribution internationale est ensemble des activités qui exerce de producteur de l'exportateur jusqu' à l'importateur.

La distribution consiste plusieurs structures et des fonctions pour bien présenté le produit local dans le territoire étranger.

1.5.1 Les structures de la distribution internationale

Il existe trois formes principales des structures de distribution sont : le commerce indépendant, et le commerce associé, et le commerce intégré.

1.5.1.1 Le commerce indépendant

Le commerce indépendant est des entreprises familiales, avec une surface financière faible, des prix pratiqués supérieurs à ceux qu'offrent les autres de distribution.

Le commerce indépendant dispose de tout pour faire face à la concurrence des nouvelles formes de distribution :

Une forme spécialisation de l'assortiment

Un service important à la clientèle (proximité, conseil, horaires d'ouvertures).

1.5.1.2 Le commerce associé

Le commerce associé créés par les détaillants indépendant en réaction à l'importance accrue de grandes entreprises de commerce, les détaillants trouve des avantages de leur situation d'indépendant de pallier les inconvénients découlant de leur isolement, grâce à leur association :

- Renforcement du pouvoir de négociation vers leurs clients
- Des possibilités accrues de développement
- Une image commerciale renforcée

Le système de distribution peut être attrayant pour démultiplier les points de vente à partir d'un investissement commerciale limité.

On distingue plusieurs formes de commerce associé :

➤ **Les groupements d'achat de détaillants**

Le groupement effectue des achats groupés qu'il refacture aux détaillants. Il joue le rôle de centre d'achat, mais d'autres services à ses adhérents (stockage, aide à la gestion formation, aide au financement, création de marque commune).

➤ **Les chaînes volontaires**

Elles sont constituées par plusieurs grossistes et des détaillants sélectionnés. Elles assurent aussi la coordination des fonctions de gros et de détail et organisent en commande d'achat et la vente.

C'est l'association entre un groupe de détaillants et des grossistes pour organiser en commun l'achat, la gestion et la vente.

➤ **Les franchises de distribution**

On distingue deux définitions de franchise :

La franchise est un système de distribution selon lequel une entreprise indépendante est dirigée comme si elle était un élément d'une vaste organisation avec une marque nationale, des équipements, des produits et des services standard.

La franchise est une méthode de collaboration entre une entreprise –le franchiseur- et plusieurs entreprises –les franchisés- pour exploiter un concept de distribution.

Le concept de franchise, mis au point par le franchiseur, est de tout ou partie des trois éléments suivants :

- ✓ Le droit d'utiliser une marque et sa signalétique
- ✓ Le partage d'une expérience et la mise à disposition auprès du franchisé d'un certain savoir-faire
- ✓ Un ensemble de produits, de services ou de technologies

Dans le cas de franchise de distribution, le franchiseur produit les biens distribués par les franchisés, ou bien le franchiseur joue le rôle d'une centrale d'achat ou de centrale de référencement.

➤ **Concession**

C'est le contrat par lequel un commerçant ou un industriel (concedant) délivre à un nombre limité de commerçants (concessionnaires) le droit de vendre ses produits.

➤ **Agent internationale**

Ce contrat – type comprend les dispositions les plus communément acceptées régissant les relations entre un mandant et un agent commercial.

Cette contrat est destiné à être utilisé en vue de l'introduction et de la promotion d'un produit sur un territoire donné et en vue de la négociation et de la conclusion de contrats de Vente de produits ou de services par un agent indépendant pour le compte d'un mandant.

1.5.1.3 Le commerce intégré

Le commerce intégré se forme de commerce dans le quelle l'entreprise cumule les fonctions de gros et de détail.

Les centres d'achat des diverses chaînes de magasins ont des positionnements très différents des produits et des marques. La vente par ce mode de distribution constitué un choix durable de politique commerciale et doit être fait en fonction du contexte local et des objectifs du fournisseur.

Section 02 : les flux et les enjeux de la chaîne logistique internationale

Cette présente section se propose de présenter et d'analyser les flux de la chaîne logistique internationale ainsi que les enjeux de la chaîne logistique internationale, ce qui nous permet de comprendre comment les entreprises conservent les places qu'elles occupent sur le marché.

2.1 Les flux de la chaîne logistique internationale

On distingue trois types de flux, Le flux d'information, les flux physique et les flux financiers

2.1.1 Le flux d'information Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit ; en, premier, lieu des informations commerciales notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente

D'autres éléments peuvent s'ajouter à cette liste : la liste des options désirées pour le produit, la fréquence de livraison si besoin, Mais, les entreprises s'échangent aussi des informations plus technique à savoir: les paramètres physiques du produit, es gammes opératoires, les capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent connaître l'état d'avancement de fabrication de leur produit. De manière plus générale, le principe de traçabilité se traduit par un droit de regard accru du client envers le fournisseur .Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Le développement des flux information au sein de la chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteurs.⁷

2.1.2 Le flux physique : est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transports pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux

⁷ Marzouk Salah Eddine, problème de dimensionnement de lot de livraison : application ou cas ou d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 page 13. (Version électronique).

activités successives. En bref, l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.⁸

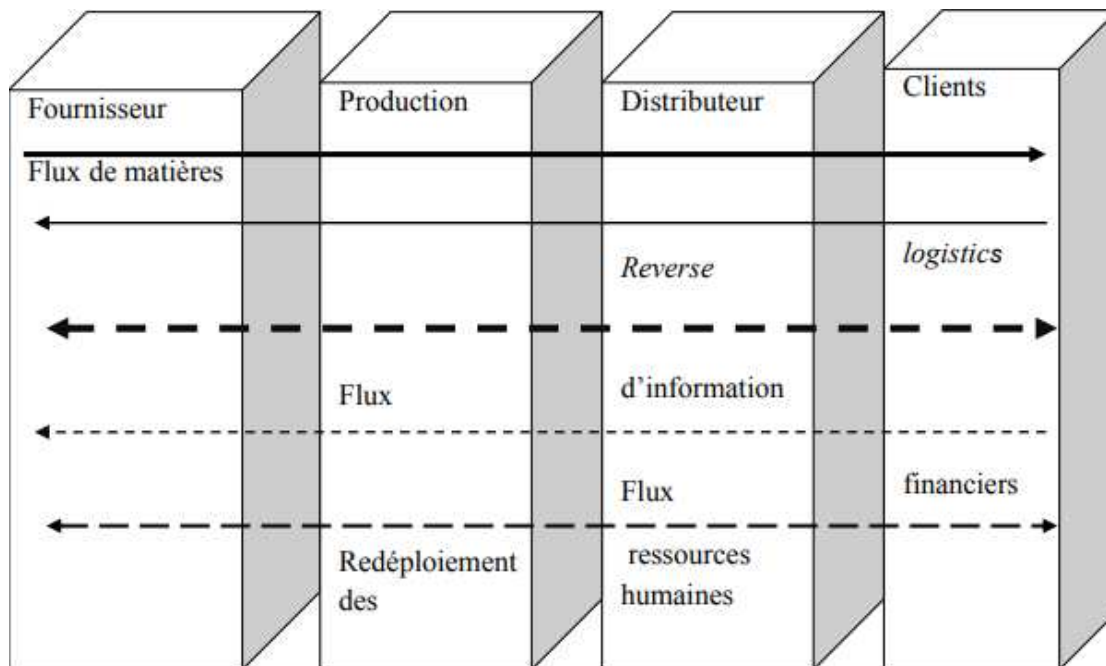
2.1.3 Les flux financier : Le flux financier concerne toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, ... et bien

Sûr du salaire des employés. Le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison toutefois avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme, il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et des lignes de fabrication. Encore s'agit-il d'échanges avec des organisations bancaires extérieurs au réseau d'entreprise.⁹

⁸ Ibid., page 15.

⁹Marzouk Salah Eddine, op, cité, p15

Figure N°04: les différents flux parcourant



Source : Anne Grata cap, Pierre Médan, «management de la production » DUNODD, 3^{ème} édition paris, 2009, page.268.

2.2 Les enjeux de la chaîne logistique internationale

Les entreprises sont en perpétuel mouvement afin de conserver les places qu'elles occupent sur le marché. La supplychain est sans nul doute l'élément le plus important de ces dernières années car, par son organisation centrée sur la demande des clients, elle permet de se différencier et de disposer d'un avantage concurrentiel majeur.

Il faut maintenant être «*bon par tout* » dans tous les domaines : prix, qualité, délai, flexibilité, niveaux de service, les risques, et les potentiel de progrès.¹⁰

2.2.1 Les prix / les coûts

La pression permanente sur les prix est nécessaire pour les producteurs de faire une amélioration et développée plus en plus Leur productivité et à revoir leur organisation

¹⁰ Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL, Alain GARREAU, Michel GREIF, Christian van DELFT, « management industriel et logistique. » 3^{ème} Edition economica, paris, 2001, p478-481

Industrielle. Cette tendance les a amenés à agir Sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou Frais généraux siège.¹¹

2.2.2 La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif efficace dans la mesure où elle se présente comme un Pré requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien le progrès réalisés dans ce domaine : du pour-cent, le niveau de qualité est passé au «pour mille» puis Plus récemment au PPM (pièces défectueuses par million). La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre, mais plutôt du coût pour y parvenir.¹²

2.2.3 Le délai

Le délai c'est la période durant entre la demande du client et la réception du produit commandé Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.), mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

2.2.4 La flexibilité

La flexibilité, c'est la capacité à réagir par l'entreprise à des variations de la demande, sous présente. Par premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en Quantité. Séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).

2.2.5 Le niveau de service

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un Délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuer au Nombre total de livraison, ou plutôt choisir le nombre de ligne de commande, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire.

¹¹ BAGLIN G., et al, (2005), Op.cit. Page 78.

¹² BAGLIN G., et al, (2005), Op.cit. Page78.

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

2.2.6 Les risque

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles.

Le fonctionnement en juste à temps de bon nombre d'entreprise n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même, mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection de l'audit de ses fournisseurs. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.¹³

2.2.7 Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des Possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise comme climat social, âge moyen du Personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise et existence de groupes de travail...etc. Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément production puis distribution et plus récemment achats, les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus.¹⁴

2.3 La chaîne logistique internationale et le système d'information

Une chaîne logistique performantes repose sur l'organisation de flux d'information permettant de régler d'aval en amont les flux physique de marchandises .Pour que la coordination des opération commerciales et industrielles puissent s'effectuer à la bonne date par rapport a la demande exprimée , l'entreprise doit maitriser les systèmes d'information en lien direct avec les réseaux de circulation physique de marchandises .

¹³ BACLIN G., et al, (2005), Op. Cit. Page80.

¹⁴ BACLIN(G) and ad ; « management industriel et logistique », ECINOMICA ,3^{ème} édition, paris, 2001, p479-480.

Cela suppose donc de nombreux échanges d'informations, en interne mais également avec les prestataires logistiques, afin de mieux suivre l'exécution des opérations physiques. Les firmes formulent désormais des exigences élevées dans le domaine de l'information sur l'exécution des différentes prestations logistiques.¹⁵

2.3.1. Définition de l'information

L'information est une différence qui engendre des différences ou une forme qui fait sens pour un interprétant. Pour être une information, et pas du bruit, elle doit :

- * Émerger d'un fond ou d'un bruit, se distinguer, créer un minimum de surprise.
- * Susciter une réaction qualitative chez celui qui la reçoit et l'interprète, que ce soit la compréhension d'un énoncé ou un simple état émotif, Contenir un minimum d'intelligibilité
- L'information comme catégorie générale est l'incessant processus de passage entre des données, des messages, des connaissances et des programmes.¹⁶

2.3.2 La déférence entre la connaissance et l'information

Une donnée est un élément brut, qui n'a pas encore été interprétée, mis en contexte, on peut considérer la connaissance comme une information comprise, c'est-à-dire assimilée et utilisée, qui permet d'aboutir à une action.¹⁷

- La connaissance qui permet à l'entreprise d'agir, d'évoluer, d'inventer. Celle-ci doit être développée, partagée et sauvegardée, puisque son principal détenteur est l'humain avec ses avantages et ses inconvénients.
- L'information sous toutes ses formes quelque soit son contenu, qui circule et qui est de plus en plus volumineuse avec l'essor des outils de l'information (internet, messenger, base de données...).

Le lien entre ces deux sujets est fort puisque la connaissance permet de traiter et générer l'information, et l'information est le principal véhicule de la connaissance ce qui explique

¹⁵ André Barilier, Jacques Paveau, François Duphil, Muriel Paveau, Jacques Duboin, Florence Gervais, Jean-Paul Lemaire, Gérard Kuhn, Claude Lévy « export » pratique du commerce international 24^{ème} édition Foucher, Malakoff, 2013 pages 251.

¹⁶ <http://www.huyghe.fr/dyndoc-actu/45a7f474824ab.pdf> consulté le 20/04/19 à 01h45.

¹⁷ <http://brunochoudet.wordpress.com> 30/03/2009.

pourquoi toutes ces démarches se disent « KM » (Knowledge Management) ou Gestion des Connaissances.¹⁸

2.3.4 Définition de système d'information

Solen robert Reix, « *un système d'information est un ensemble organisé de ressources : matériel, logiciel, personnel, données, procédures permettant d'acquérir, traiter, stocker, communiquer des informations (sous forme de données, textes, image, sons, etc.) dans des organisations* ». ¹⁹

2.3.5 Les fonctions de système d'information

On distingue quatre fonctions d'un système d'information²⁰ :

2.3.5.1 Collecter l'information : il s'agit dans un premier temps de recueillir l'information puis de la saisir c'est-à-dire la faire entrer dans le système d'information. l'information est généralement formalisée, c'est-à-dire décomposé de façon structurée de manière à en faciliter son stockage et traitement ultérieurs.

2.3.5.2 Stocker l'information : une fois saisie, l'information doit être stockée de manière durable et stable. Le SI met en œuvre des moyens technique et organisationnels (méthode d'archivage, de protection contre le piratage ou de destruction, etc.) aujourd'hui la mémorisation des informations se fait ou moyen de deux technique principales : les fichiers et les bases de données.

2.3.5.3 Traiter l'information : le traitement de l'information consiste à produire de nouvelles informations à partir d'informations existantes grâce a des programmes informatiques ou d'opérations manuelles.

2.3.5.4 Diffuser l'information : l'information n'a de valeur, donc pertinent que si elle est communiquée aux bons destinataires, au bon moment et sous une forme directement exploitable

¹⁸ E-Koal Networks Biodiversité, Networking &Gestion des connaissances <http://www.ekoal.re/contact>

¹⁹ Pierre Médan, Anne Grata cap, op.cit.p213.

²⁰ Cours informatique et système d'information logistique, université Abderrahmane mira, Bejaia

2.4 La différence entre la logistique et la chaîne logistique internationale

2.4.1 Le **SCM** (supply chain management) recouvre dans le langage courant professionnel des concepts très différents. Le mot Supply Chain est employé bien souvent pour désigner la logistique de l'entreprise, même si la fonction n'est ni globale, ni transversale.

2.4.2 **La logistique** représentait traditionnellement l'activité allant de la mise à disposition des produits finis par l'usine ou le négociant jusqu'à la livraison au client. Elle s'est désormais fondue dans le concept de Supply Chain Management ou SCM dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client.

Plusieurs confusions ont fait surface. Entre autres, le terme « logistique » est souvent utilisé à tort pour décrire la chaîne logistique. La logistique se distingue de la chaîne logistique et elle consiste en une « partie » de la chaîne logistique. Précisément, la chaîne logistique ne consiste pas en une chaîne incluant des entités ayant des relations une à une, mais plutôt en un réseau de relations avec plusieurs entreprises, ce qui la distingue de la logistique (Lambert 2001).

Section 3 : les incoterms et les principaux auxiliaires de transport internationale

3.1 Les incoterms

Le choix de l'incoterms résulte de la négociation entre les intéressés, et de la capacité de l'entreprise à mettre en œuvre une politique logistique.

3.1.1 Définition des incoterms

Les incoterms ont été définis par la chambre de commerce internationale « *ils sont définie d'une façon uniforme les points de transfert de frais et les points de transfert des risques. Ils rappellent utilement les documents qui sont dus par le vendeur à l'acheteur. Au nombre de treize.ils sont répertoriés en trois catégorie en fonction du mode de transport utilisé* ». ²¹

²¹ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert : management des opérations de commerce internationale, 6^{ème} édition, DUNOD, paris 2003, p10.

3.1.2 Les différents incoterms existent

Tableau N°02 : les différents incoterms

Les incoterms pour tous types de transports

Incoterms pour tous types de transport		
Incoterm	Signification	principales caractéristiques
EXW-Ex works	Sortie d'usine	Marchandise disponible dans les locaux du vendeur. L'acheteur organise et paie le transport. Il supporte aussi les risques.
FCA-Free Carrier	Franco transporteur	Le vendeur remet les marchandises au transporteur. Les formalités et frais d'exportation sont à la charge du vendeur.
CTP-Carriage Paid To	Terminal de destination convenu	Le vendeur supporte les frais jusqu'au port d'arrivée.
DAP-Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	Le vendeur prend en charge le transport jusqu'au point de livraison convenu. L'acheteur organise le déchargement et règle les formalités d'importation.
CIP-Carriage insurance Paid To	Port et assurance payés jusqu'à	Le même que le CTP, plus la prise en charge de l'assurance par le vendeur.
DDP-Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	Le vendeur supporte les frais à l'import comme à l'export.
DAT-Delivered At terminal	Terminal de destination convenu	Le vendeur organise et paie le déchargement au point de destination.

On a d'autres incoterms qui sont des incoterms maritimes

CIF-Cost insurance and freight	Coût, assurance et fret.	Le même que le CFR, l'acheteur paie en plus l'assurance jusqu'au port de destination.
FAS-Free alongsid ship	Franco le long du navire	Le vendeur prend sa charge les frais de transport jusqu'à l'embarquement. L'acheteur supporte les coûts une fois la marchandise livrée du long du navire
FOB-Free on board	Franco à bord	Le même que le FAC, à l'exception que le transfert est effectif une fois la marchandise sur le navire.
CFR-Cost and freight	Coût et fret	Le vendeur assume les frais jusqu'au port de destination. L'acheteur couvre les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination.

Source : <http://www.douane.gouv.fr>

Sur les onze incoterms on à :

- Huit sont des incoterms de vente au départ (VD) : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.
- Trois sont des incoterms de vente à l'arrivé (VA) : DAP, DAT, DDP.

Chaque incoterm recouvre une série d'obligation précise pour le vendeur et pour l'acheteur comme on montrer dans les tableaux précédent.²²

3.1.3 Le rôle des incoterms

Les incoterms procurant à parties contractantes sur le plan international.²³

- 1- La répartition des frais de transport, ils définissent les obligations à la fois du vendeur et de l'acheteur dans le cadre de contrat de commerce internationaux notamment au regard de chargement (assurance, la douane entre le vendeur et l'acheteur).
- 2- Une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur, pour le transfère de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.
- 3- Une définition précise sur le lieu de Transfer des risques, c'est à dire le lieu à partir duquel sera définir qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaises exécution du transport, le lieu de Transfer de risque correspondant également ou lieu de livraison de la marchandise.

3.2 Les principaux auxiliaires de transport international

Le transport nécessite des intervenants spécifique qui ont come mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande).

Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées

Come suite :

²² LEGRAND Ghislaine, MARITIM Hubert : op-cite, p10.

²³ Moise Donald DAILLY, op-cite. p46-47

3-2-1 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 de la chaîne logistique internationale.²⁴

3-2-2 Le consignataire

Le consignataire maritime agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services, en fait, il est receveur d'ordre, souvent stricte, d'exécuter des missions, entre autre de ne délivrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandant, dans le cas du transporteur que contre remise de documents et de paiement des sommes dues.²⁵

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et la cargaison à la place du capitaine son rôle est comme suite :

- préparer l'escale du navire selon l'état, date prévue d'arriver du navire au port.
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises.
- introduire le manifeste en douane.

Il existe deux types de consignataire :

3-2-2-1 Le consignataire du navire

C'est le représentant de l'armateur, il se charge d'effectuer au port les opérations pour 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 droites, et autres charges occasionnées par l'escale du navire

²⁴ P.Y.NICOLAS, le transitaire et le commissionnaire de transport, édition DMF1978.P195.

²⁵ EL Khalifa Mohamed El Kamel, guide de transport de marchandise, édition DAHLEB 1996.

- il traite avec les acconiers.

3-2-2-2 Le consignataire de la marchandise (cargaison)

Selon l'article 621 du code maritime algérien, les représentant des destinataires d'une cargaison maritime chargé d'en prendre livraison pour le compte de ses mandats, de payer les frais de ces marchandises, et de les répartir entre les destinataire. son rôle si d'accélérer la livraison des marchandises.

Le consignataire de cargaison doit :

- Accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de cargaison.
- veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits.
- De remettre la marchandise au destinataire.
- joue un rôle dans la maintenance, la répartition, et les problèmes d'équipages.

3-2-3 Manutentionnaire (l'aconier)

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales du navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes.²⁶

Dans le transport maritime, on fait toujours appel à des professionnels spécialisés en manutention dont les missions peuvent ne pas se limiter à cette unique activité.

L'aconier, il s'agit de l'auxiliaire qui assume les fonctions juridique de réception, de reconnaissance come suivant :

- ✓ Réception les marchandises à embarquer
- ✓ Garder les marchandises jusqu'à leur embarquement
- ✓ Réception les marchandises débarquées
- ✓ Garder les marchandises jusqu'à leur remis au destinataire
- ✓ Sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur

Sa responsabilité n'est engage qu'envers celui qui à requis ses services et qui, seul peut engager une action contre lui.

²⁶ Marzouk Slimane, la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire magister, université de Bejaia 2005.

3-2-4 Le courtier maritime

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'une autre part.

Prendre toute disposition pour la mise à poste d'un navire, son chargement et son déchargement. La conduite en douane du navire et des marchandises pour l'exécution des formalités douanières.

Les principales tâches d'un courtier maritime sont :

3-2-4-1 Le courtier interprète

Chargé de traduire les documents des navires étrangères et leur mise en douane, la législation des documents, le courtier interprète est considéré comme auxiliaire de la justice ou de la douane, souvent les deux à la fois.

3-2-4-2 Le courtier de vente et d'affrètement des navires

Un courtier est considéré comme une société de compagnie internationale, son rôle est connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires.

3-2-5 La douane

La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur, ainsi que les procédures visant le développement harmonieux de l'économie mondiale.

La marchandise qui franchissent les frontières, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, sont sujettes à la législation douanière.

L'administration douanière occupe une place importante dans le déroulement des opérations de commerce international.²⁷

Les activités douanières son chargé comme suite :

- vérifier les marchandises et les documents y a afférent
- percevoir les droits et taxes

²⁷ Code des douanes algérien 2002.

- contrôler l'exécution des engagements et obligations
- favoriser les échanges commerciaux
- relever et verbaliser les infractions.

3-2-6 Le transporteur

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

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

Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu' au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.²⁸

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

3-2-7 Le chargeur

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

- préparer la marchandise.
- prospecter un navire.
- déplacer la marchandise jusqu' au port d'embarquement.²⁹

²⁸ Article 27 de la loi 1996 du code maritime algérien.

²⁹ Code des douanes 2^{ème} édition.1998.

3-2-8 Le commissaire d'avarie

Le commissaire d'avarie est une personne désignée par l'assureur pour effectuer, à destination ou en cours de route, la constatation des pertes et des avaries lors d'un transport maritime

Sa mission consiste à :

- constater les dommages.
- déterminer la nature de l'avarie, son importance, sa cause, son origine.
- préconiser les mesures conservatoires.
- préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsable.
- prévenir les sinistres.

3-2-9 La banque

La banque adresse les documents et les instructions nécessaires à la banque chargée de l'encaissement. La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée des documents et les conditions de leur levée. Elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui remet les documents. La banque présentatrice transfère le montant et l'encaissement à la banque remettant qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur.³⁰

3-2-10 L'assurance

Aux intervenants du transport lui-même (le transitaire, le commissionnaire, en douane, le transporteur, ext....) il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré et la compagnie d'assurance.³¹

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

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

Les marchandises transportées doivent être transportées par l'importateur et l'exportateur afin d'éviter tous conflits concernant les pertes, les vols, ext...)

³⁰ Belaidi L, Bernine S, Mouloud D transitaire et consignataire dans le transport maritime internationale de marchandise, mémoire fin d'étude, université de Bejaia, 2007.

³¹ Naji Jamal, op-cité, p393-394.

Conclusion

En conclus, que la chaîne logistique est une variable de fonction transversale dans l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planifications, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des activités physiques de la phase de distribution se qui concerne le mouvement et la manutention de marchandise de point de production jusqu'au point d'utilisation, par contre la chaîne logistique concerne l'ensemble Des flux physique, information et financière de fournisseur jusqu' au client, elle maîtrise de cette dernières est due à plusieurs variables (la vitesse de circulation des produits, le positionnement géographique), afin de réaliser l'objectif de l'entreprise dans les meilleurs délais et moindre couts, d'un coté, c'est un avantage pour les clients (un prix raisonnable, une bonne qualité) et de l'autre coté de maximiser le profil de l'entreprise.

Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise à travers plusieurs auxiliaires de transport, vue que les incoterms sont des sigles commerciaux qui règlement les problèmes liées à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat.

Chapitre II : le commissionnaire de transport/transitaire

Introduction

Dans le langage courant, l'évolution de la chaîne logistique a considérablement multiplié le nombre d'acteurs et plusieurs auxiliaires de transport, d'où la présence de transitaire qui organisera les prestations logistiques.

Le terme de transitaire est souvent employé comme terme générique des spécialistes de la logistique ils peuvent intervenir à toutes les étapes de la chaîne logistique, c'est un organisateur de transport international qui se charge pour le compte de client de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : manutention, stockage, l'emballage (empotage, dépotage, groupage, dégroupage). Nous allons voir ce que c'est le transitaire en tant que personne physique tout en montrant ses rôles et ses obligations dans l'exercice de son activité vers les opérations de la chaîne logistique internationale.

Le commissionnaire de transport s'est distingué en assurant un rôle d'intermédiation et d'organisation. Dans le sillage d'une globalisation toujours croissante, garant des exigences nouvelles de sécurisation et de facilitation de la logistique internationale, il s'est progressivement affirmé comme la profession de l'organisation de transport international (OTI).

Dans ce chapitre, nous avons réparti ce dernier en trois sections, dans la première section nous présenterons les principales activités de transitaire / commissionnaire de transport, dans la deuxième section nous présenterons les différents rôles tenus par le transitaire, en fin, la troisième section étudiera les enjeux de transitaire.

Section 01 : l'activité de commissionnaire de transport / transitaire**1-1 cadre juridique**

- La cour de cassation donne de la commission de transport le statut suivant :

Le commissionnaire de transport s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui –ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout. De cette définition dense mais concise, il convient d'en extraire certains éléments déjà mis en évidence lors de l'étude sur l'intermédiation et qui apparaissent décisifs dans la manière d'identifier le commissionnaire de transport (CT).

Dans la pratique, il est amené à conclure deux contrats distincts mais indissociables :

- En amont, un contrat de commission de transport avec le commettant.
- En aval, un contrat de transport avec le voiturier.

La conclusion sera laissée à la cour d'appel de Versailles dans son décret du 22 octobre 1986 qui dispose que : la qualité de commissionnaire de transport (CT) ne se présume pas, c'est à celui qui s'en prévaut ou l'attribue à son adversaire d'en administrer la preuve.¹

- Il est nécessaire de rappeler que sous le vocable de « transitaire » se cachent la différente profession que celui-ci peut exercer avec les responsabilités qui lui incombent, il peut être mandataire ou organisateur de transport assimilé juridiquement au « commissionnaire de transport », ou encore son commissionnaire agréé en douane. Le terme de « transitaire » utilisé ici est pris dans le sens générique du terme.

Dans la pratique², les transitaires ont adopté un modèle de facture pouvant être utilisé dans les deux cas : « export » et « import ». Elle comporte de ce fait deux colonnes l'une taxable pour la facturation des frais à l'importation lors du calcul de la TVA, et la seconde non taxable pour la facturation à l'exportateur.

¹ Commissionnaire « guide de capacité professionnelle » CELSE 16 édition 2015, p11.

² Commissionnaire « guide de capacité professionnelle » CELSE 16 édition 2015, p144.

- Selon l'art 125 de code douane algérienne³, Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane, par voie terrestre ou aérienne, en suspension des droits et taxes et des prohibitions à caractère économique, une procédure simplifiée s'applique au transport des marchandises : entre les bureau ou entrepôts intérieurs, ou aux postes frontaliers ne dépassant pas les ligne frontières.

1-2 Définition de profil du transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport, il intervient en amont et en aval dans la chaîne logistique, ce terme transitaire est un intermédiaire qui organise le transport, en prenant en charge pour le compte de l'entreprise exportatrice des opérations liées à la logistique⁴.

Il est intermédiaire entre le chargeur et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises c'est un mandataire ou un commissionnaire, s'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ces fautes personnelle, l'ors qu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client.

Selon la définition du lamy⁵ de transport, le transitaire est défini comme « *un intermédiaire de transport spécialisé. Dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transport distincts, dans le cadre strict des instructions reçue* »

1-3 les obligations du transitaire tirées du mandat

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

1-3-1 Les obligations de mandataires

Les transitaires sont responsables des actes juridique qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients-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

³ Art 125 et 128 du code des douanes algériennes.

⁴ <http://www.aquitaineinternational.com/docs/fiches/transitaires-2005.pdf>.

⁵ Cyrille CHATAIL, Lamy transport, tome 2 (édition 2005), p 116.

chargé d'assurer le transbordement de la marchandise. Il s'effectue au nom et pour le compte de son client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre.

A cet égard, il est tenu de diverses obligations vis-à-vis de son donneur d'ordre⁶ :

➤ **Devoir d'information**

Le commissionnaire en douane qui informe son mandant des commodités destinées aux conditions d'importation ou des marchandises, cette obligation ne représente pas de particularité, la jurisprudence l'admettant à l'égard de tous les professionnels, cette obligation ne présente aucune particularité, vu que la jurisprudence l'admet à l'égard de tous les professionnels. Elle est soumise aux limites classiques :

- ✓ D'une part, le mandant doit communiquer l'information qu'il connaît, dans la mesure où elle relève des compétences de sa fonction et au besoin d'informer il doit lui-même s'informer.
- ✓ D'autre part, les compétences de client viennent limiter le devoir de conseil du mandataire. Le mandant ne peut rapporter sur lui des conséquences de sa propre négligence.

➤ **Obligation d'accomplir les ordres du mandant**

Le commissionnaire en douane doit réaliser l'ensemble des formalités douanières requises pour l'exécution de l'opération demandée dans les normes, le rôle de mandataire n'est pas de se substituer au mandant mais seulement de la présenter. Et ces mandataires ne peuvent pas effectuer une transaction ou une reconnaissance de responsabilité au nom de son mandant car un tel acte requiert un mandat spécifique.

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.

⁶ www.esandis.com, consulté le 02 avril 2019.

➤ **Obligation de rendre compte**

Dans cette obligation, le mandataire doit rendre compte de sa mission, car c'est une obligation qui porte deux composants, soit, un titre de son obligation de rendre compte, mais aussi, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites. Le mandataire est tenu de prévenir le mandant de l'accomplissement de ses responsabilités et de lui prévenir des obstacles qu'il a rencontrés et de rechercher des solutions. Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions. Il doit engager sa responsabilité de mandataire qui ne se conformerait pas à cette exigence, c'est le cas du commissionnaire en douane qui n'informerait pas le mandant de la vente prochaine de ses marchandises placées en dépôts du transitaire qui n'informerait pas le mandant du retard à l'arrivée du véhicule.

1-3-2 l'obligation du mandant

Il convient de voir en quoi le mandant s'oblige à l'égard du mandataire et éventuellement à l'égard tiers.⁷

➤ **A l'égard du mandataire**

Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui.

Selon l'art. 381 du code des douanes françaises « *Toute personne physique ou morale qui a acquitté pour un tiers des droits, des amendes, des taxes de toute nature dont la Douane assure le recouvrement, est subrogée au privilège de la Douane, quelles que soient les modalités de recouvrement observées par elle à l'égard de ce tiers* ». En revanche, il ne bénéficie du privilège du commissionnaire que lorsqu'il accomplit les opérations douanières en son nom propre, non en tant que mandataire.⁸

⁷ NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », édition DMF, Paris, 1987, page 78.

⁸ Article 381 de code des douanes françaises.

➤ **A l'égard des tiers**

Le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom. Tout se passe, en effet, comme s'il les avait conclus lui-même. Le mandant n'est pas, en principe, tenu par les actes excédant le mandat, à moins qu'il ne les ait ratifiés. La jurisprudence retient néanmoins le mandat apparent, considérant que le mandat est engagé à l'égard des tiers lorsque l'acte du mandataire était apparemment légitime⁹.

1-3-3 Les obligations du transitaire dans le cadre du transit

Le transitaire quelle 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 douaniers de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entreposage nécessaires et remet des propositions selon l'incoterm retenu tout dépend également du mode de transport utilisé et la nature de la marchandise commercialisée et sa valeur. Les critères de choix sont : efficacité, rapidité, sécurité, et coût. Pour pouvoir choisir celui qui procure le meilleur rapport qualité/prix, les opérateurs ont intérêt à consulter les publicités que le transitaire fait paraître dans les journaux et à demander des informations auprès des clients des transitaires. On peut également s'adresser aux chambres de commerce et aux organisations professionnelles dans son propre pays¹⁰.

⁹ NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », édition DMF, Paris, 1987, page 79.

¹⁰ Abdallah KHALIFE « service export de l'entreprise DB SCHENKER » mémoire fin de cycle, université de MARSEILLE, 28 avril 2011.

Section 02 : Les différents rôles tenus par le transitaire

Le transitaire joue un rôle important dans les échanges internationaux, c'est un commissionnaire en marchandises, la palette de ces prestations est plus importante.

2-1 les activités du transitaire

Ces activités sont très multiples mais dans l'acception la plus large, elles peuvent être principalement divisées en quatre catégories¹¹ :

- **Activités physique à l'importation et à l'exportation** : A l'importation, le transitaire reçoit l'avis d'arrivée qui est adressé au des trinitaire et il se charge de la marchandise jusqu'à la compagnie. Par contre, à l'exportation, le transitaire va procéder à des activités de messageries, d'emballement et de fournitures.

Et comme, il doit réaliser aussi quelle que opérations de stockage, manutention, dégroupage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

- **Activités administratives** : Elle comporte les formalités administratives et commerciales, assurances et formalités douanières acquittés par le transitaire.
- **Activités financières** : transitaire doit payer le fret et couvrir les risques d'exportation, l'entreprise doit assurer son équilibre financier tout en étant rentable. L'exploitation de l'entreprise et son développement génère des besoins financiers à court et à long terme, pour couvrir ces besoins, elle devra choisir des moyens de financement adaptés.
- **Activités matière grise** : Le client doit être informé par le transitaire sur la conception globale du transport, sur les routes les plus adaptées et réserver le fret.

2-2 Les fonctions du transitaire

Le transitaire, est l'un des principaux intervenants du transport, Il assure des fonctions bien différentes qui peuvent être associées à celles de commissionnaire de transport, agent maritime ou aérien, groupeur, assureur, affréteur, transporteur, manutentionnaire.

¹¹ Abdallah KHALIFE « service export de l'entreprise DB SCHENKER » mémoire fin de cycle, université de MARSEILLE, 28 avril 2011.

Le transitaire, au niveau légal est un simple « mandataire » et au niveau professionnel : La profession n'est pas réglementée, Mais il peut aussi assurer les différentes fonctions des autres intervenants :¹²

2-2-1- Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

D'abord, nous allons voir comment cette profession est réglementée. Puis, voir ce que fait cet intermédiaire de transport. Compte tenu de la complexité de ces opérations, en dehors des grosses entreprises qui disposent, la plupart du temps de leur propre service de douane, tous les acteurs du commerce font appel à des professionnels du domaine que l'on qualifie de commissionnaire agréé en douane.¹³ Ce dernier est considéré comme le transitaire, ils effectuent les formalités de douane qui concerne la déclaration des marchandises en détail.

➤ La réglementation de cette fonction

Le commissionnaire est considéré comme le transitaire, sa fonction est d'effectuer les formalités de douane qui concerne principalement la déclaration des marchandises en détail. L'activité des commissionnaires est reconnue officiellement par le code des douanes français (article 78 bis), les commissionnaires en douane peuvent agir par leurs propres noms et pour le compte de détenteur des marchandises ou bien comme mandataire et pour le compte du détenteur.

En ce qui concerne le commissionnaire de transport, il peut être défini comme un transitaire, alors, il dispose d'un plus large domaine de prérogatives et d'action que le transitaire. Il a une possibilité d'exercer en recours une action en responsabilité contre le transporteur, avec qui il est en relation contractuelle, qui aurait mal exécuté un contrat de transport.

On peut citer trois fonctions qui sont :¹⁴

➤ Présentation en douane des marchandises

Quand les marchandises arrivent au territoire douanier, elles sont soumises à la surveillance douanière.

¹² J.M. Benameur, « technique du commerce international », édition Guichard, paris1995, P62.

¹³ BONASSIES (P), SCAPEL (C), op cite, p.465.

¹⁴ Article 2 du décret exécutif n 99-197 du 16aout 1999 fixant les condition et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire en douane, J.O.R.A n 56 du 18 aout 1999, p. 23.

➤ **Mise en douane des marchandises**

Pour prendre en charge, d'identifier et de surveiller les marchandises, les commissionnaires pratiquent la mise en douane 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. Cette déclaration doit être établie sur un formulaire spécial, les autorités douanières pouvant accepter tout document commercial ou administratif contenant les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises.

➤ **La conduite des marchandises**

Toutes les marchandises sont soumises à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers, cela dès leur introduction sur le territoire douanier de la communauté. Les marchandises restent sous surveillance jusqu'à ce que soit déterminé leur statut douanier, les marchandises non communautaires n'étant libérées de cette surveillance que lors de leur affectation à une destination douanière déterminée.

2-2-2 le transitaire en tant que consignataire de la cargaison

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

A l'arrivée du navire au port, les ayants droit à la marchandise ne sont plus à même d'effectuer seuls l'ensemble des opérations que nécessite le passage de leur marchandise au port. Il leur faut obligatoirement se faire assister par un intermédiaire de transport maritime doit assister, en l'occurrence le consignataire de la cargaison dont consiste à maîtriser l'ensemble de ces difficultés, tel que ; droit de port, frais de douane, en permettant d'éviter. Aux ayants droit à la marchandise les nombreux écueils administratifs, juridique et commerciaux lors du passage de sa marchandise dans un port étranger.¹⁵

¹⁵ P. PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984, p.160.

➤ **Le rôle du consignataire de marchandises**

Le consignataire de marchandise, c'est la personne qui reçoit des mains du chef d'agence ou du consignataire du navire, voire directement du capitaine, tout ou partie de la cargaison dont il va prendre livraison pour le compte du destinataire.

L'intervention du consignataire a une importance considérable sur deux missions suivantes¹⁶ :

➤ **pour le chargement**

Le consignataire doit protéger les droits du destinataire (constat d'avarie s'il y a lieu) ; il doit 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.

➤ **pour le 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 est celui qui s'occupe de la réception des marchandises pour l'accomplissement de sa mission avec des documents nécessaires (le contrat de transport, les documents justificatifs du prix, les documents justificatifs du poids et de la qualité).

2-2-3 le transitaire en tant que commissionnaire de transport

Le transitaire organise le transport des marchandises à l'international dans un cadre réglementaire très strict. Il s'occupe des formalités administratives et des attestations nécessaires au transport des biens : déclaration en douane, description du chargement, document d'expédition.

Le commissionnaire de transport peut être défini comme un transitaire, il dispose dans son domaine d'un plus large prérogatives et d'action que le transitaire, il doit trouver la solution la plus rapide et la moins couteuse pour l'entrepris, il assume sa responsabilité de bout en bout envers son commettant, il dispose d'une relation contractuelle avec le transporteur à qui il a confié une expédition comme s'il reçoit un ordre d'exécution de son

¹⁶ P. PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984, p .161.

client, il a cette possibilité d'exercer en recours une action en responsabilité contre le transporteur avec qui il est en relation contractuelle.¹⁷

Il faut considérer la logistique comme un tout stratégique ou les notions d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie globale, le transitaire peut exercer une influence de la création de la valeur ajoutée dont profite le producteur, la logistique désigne deux parties :

La logistique physique qui concerne le transport et la distribution et manutention, l'autre, la logistique de gestion qui organise et gère les flux.

2-2-4 Le transitaire en tant qu'agent de manutention

Le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage, alors le chargeur ou le destinataire ne sont pas équipés pour garder une marchandise à quai en attendant la venue du navire, ou l'achèvement des formalités douanière à l'arrivée.¹⁸

Au cours de la mission, le transitaire va donc faire appel à une autre entreprise pour prendre en charge la manutention sur instruction de son mandat.

Aux termes de l'article 80 de code maritime algérien, il est prévu que l'entreprise de manutention sera chargée d'accomplir les opérations de garde pendant le chargement ou le déchargement.

Pour les opérations de manutention, il ne sera responsable que de ses fautes personnelles, et il appartiendra d'apporter la preuve de cette faute.

Pour les opérations de réception, il sera présumé responsable et devra pour dégager sa responsabilité faire appel aux causes d'exonération.

Article 50 de code maritime algérien, les opérations de manutention portuaires mise à bord et débarquement des marchandises. Opérations de mise et de reprise sous hangar ou sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

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

¹⁷ Cyrille CHATAIL, Lamy transport tome 2, édition 2005

¹⁸ Article 50, 80 du code maritime algérien 1998.

2-3 Les rôles du transitaire

Les transitaires ont plusieurs rôles, tout dépend des cas, il est agent de douane quand il réalise les démarches administratives pour l'exportateur, en négocie avec les transporteurs pour obtenir de meilleurs prix. Et dans ce cas il est nommé mandataire, comme il peut aussi être nommé groupeur.

Alors on constate que ces rôles se manifestent dans deux catégories : Un rôle spécifique et un rôle principal¹⁹ :

2-3-1 Rôle principal du transitaire

C'est d'effectuer toutes opérations juridique intermédiaires, autrement dite, le transitaire est chargé de toutes les opérations juridique qui doivent avoir lieu entre le moment ou la marchandise lui est remise par le premier transporteur, on passant par :

- Reconnaissance de la marchandise.
- Prise de réserve en cas d'avarie.
- Signature du bon de livraison.
- Contracte pour son mandat le second contrat de transport.
- Entre temps il aura accomplit les opérations en douane et entreposé la marchandise.
- Il conseiller le client sur la nature de la marchandise et son mode d'acheminement et de conditionnement ; cela en fonction de la destination envisagée, donner des informations sur les tarifs et la date du chargement.

2-3-2 Rôle spécifique du transitaire

Le transitaire doit assurer la rupture de charge, cela on intervenant pour assurer la continuité du transport des marchandises entre deux modes de transports différent, afin de veiller aux intérêts du propriétaire de la marchandise La personne mandatée afin d'assurer le transit d'une marchandise peut avoir en parallèle plusieurs fonctions qui peuvent être de consignation, de transport ou de manutention, les quelles ont des régimes juridiques différents qui ne peuvent lui appliqués.

¹⁹Nicolas. P.Y « le transitaire et le commissionnaire de transport » édition DMF, paris 1987, p 127.

2-3-3 le rôle de commissionnaire de transport / transitaire dans les transports internationaux (le commissionnaire organisateur de transport international OTI)

Les commissionnaires sont devenus les grands opérateurs du transport et leur activité est appelée à prendre une importance encore plus considérable. Le développement de transport multimodal exige l'intervention de multiples acteurs dans la chaîne de transport et de logistique. La majorité des importateurs-exportateurs n'ont pas la capacité et l'expertise pour organiser en propre et maîtriser le bon acheminement des marchandises. Le commissionnaire organisateur de transport international (OTI) répond à ce besoin en organisant l'ensemble de ces prestations selon les demandes de son donneur d'ordre.

L'OTI, facilitateur du commerce international assure différentes missions : chef d'orchestre de la SUPPLY CHAIN internationale, il est le partenaire privilégié des administrations et le conseiller de ses clients importateur –exportateur pour toutes les opérations de transport, logistique et douane dans le respect de la réglementation nationale et internationale et des normes environnementales. Grâce à son organisation en réseau avec d'autres opérateurs dans le monde entier, L'OTI s'adapte aux variations des marchés mondiaux et à l'évolution des demandes. Il offre une palette de prestations et de services clés en main à l'échelle des besoins de ses clients. D'autres missions sont devenues indispensables : gestion de l'assurance, du stockage, du transit, des nombreuses opérations logistiques qui requièrent également la prise en compte de l'exigence de sûreté. L'organisateur de transport international propose alors de nouvelles prestations logistiques. Certains acronymes traduisent cette évolution récente du métier²⁰.

²⁰ Ph. DELEBECQUE, droit maritime : Dalloz, coll. Précis, 13^e éd, 2014, n° 612

2-3-4 le rôle de commissionnaire de transport / transitaire dans les opérations de la logistique internationale (le commissionnaire intégrateur de la logistique)

Si le commissionnaire de transport se cotonnait auparavant à a seul prestation de transport, les commissionnaires plus en plus tout ou partie des différentes fonctions indispensable au bon déroulement des opérations logistiques international jusqu'a la livraison finale. En amont comme en aval de la chaine logistique, la gestion de magasins et entrepôts, le conditionnement des marchandises, la manutention, l'emballage, l'emportage, l'entreposage, la gestion des stockesetc. sont susceptibles de faire partie des activités du commissionnaire de transport.

Ces attributions élargies sont-elles incluses dans le périmètre de la commission de transport ? Juridiquement non, il ne s'agit plus de prestation de transportais d'un point de vue opérationnel, les professionnels dont l'activité principale demeure celle de la commission de transport intègrent de plus en plus ces activités accessoires :²¹

- **LE 3PL (THIRD-Party LOGISTICS Provider) :** est un prestataire qui a la responsabilité d'exécuter une partie plus ou moins importante de la logistique de ses clientes, une sous-traitance qui concerne le transport, l'entreposage, préparation des commandes...etc.
- **Le 4PL :** offre des logiciels ou des applications informatiques adapter pour piloter les activités d'une chaine de distribution, en planifiant et coordonnant les flux d'informations entre eux. L'apparition des prestataires de type 4PL été favorisée par le développement des TIC (nouvelles technologie d'information et de communication).
- **LE LLP (LEAD LOGISTICS provider) :** répond avec ses propres actifs à la demande d'une externalisation toujours plus poussée de la part du commettant en regroupant les services d'un 4PL et d'un 4PL pour optimiser l'ensemble des flux physique et d'informations de la chaine logistique.

2-3-5 L'impact de transitaire sur la compagnie d'assurance algérienne

Les transitaires sont prêts à sensibiliser les opérateurs en les conseillant pour prendre l'assurance qu'il faut, ce qui ne peut se faire que s'ils sont convaincus de la qualité du service offert. Il y a certains clients qui s'occupent eux-mêmes de leur assurance en négociant

²¹ Gazette de la chambre n°40-Printemps 2016.

individuellement avec l'assureur. C'est la première catégorie de clients et ce sont généralement des opérateurs qui ont un important volume d'affaires et qui ne laissent pas le transitaire négocier à leur place. Ensuite, la deuxième catégorie de clients nous demande de faire les démarches pour leur compte. Nous nous dirigeons vers les assurances les plus fiables ou ceux qu'on juge comme tels. En fin il ya une troisième catégorie qui prend des assurances à l'étranger sans les mentionner sur les factures. Ces opérateurs ne prennent pas d'assurance en Algérie car ils ne sont plus obligés de le faire localement²².

Les clients qui s'occupent eux-mêmes de leur assurance, les membres de cette catégorie s'adressent directement à l'assureur car ils pensent qu'ils sont mieux placés pour négocier les tarifs. Pourtant, s'ils se dirigent vers la profession des transitaires, ils seront en face de professionnels pour leur conseiller le bon assureur et la bonne option d'assurance. C'est d'ailleurs ce que font certains qui nous mandatent pour faire le dédouanement et l'assurance. On a même pensé avoir des taux préférentiels auprès des compagnies d'assurances pour que les clients confèrent au transitaire le droit de choisir à leur place l'assureur qu'il faut²³.

2-4 les avantages et les inconvénients de l'activité de transit

L'activité de transit connu plusieurs avantages et des inconvénients, comme suit²⁴ :

2-4-1 Les avantages

- Permet d'effectuer les formalités de dédouanement au bureau de destination et non au premier point d'entrée sur le territoire douanier.
- Gain de temps au poste d'entrée dans douane.
- Coûts des formalités douaniers / fiscales au bureau de destination éventuellement inférieurs aux couts au premier point d'entrée.
- Suspension temporaires des droits, taxes et mesures de politique commerciale qui sont applicables à l'importation.
- Si des documents manquent, pas de frais de surestaries et possibilité de placement à destination sous le statut de marchandise en dépôt temporaire.

²² MESSAOUD REBAI, « le paradoxe des assurances maritimes », revue de l'assurance n°9-juin 2015, p30.

²³ MESSAOUD REBAI, « le paradoxe des assurances maritimes », revue de l'assurance n°9-juin 2015, p30.

²⁴ www.cc.lu.uploadtransit.genda consulté le 6 juin 2019.

- Combinaison intéressante entre le territoire douanier unique avec les territoires fiscaux : circulation des marchandises sous transit à leur point de dédouanement ou les deux obligations douanières et fiscales sont réglées simultanément.
- Pas de frais de gestion de la TVA (représentant fiscal).
- Le cas échéant, les couts administratifs à destination inférieurs aux couts de premier point d'entrée.

2-4-2 Les inconvénients

- Ne pouvoir faire la distribution des marchandises qu'après l'acceptation de la déclaration en douane au bureau de destination.
- Caution / Redevance à payer sur place au principal obligé qui assume la responsabilité douanière et fiscale du transit, jusqu'à ce que les formalités TVA et accises soient réglées au pays de destination.
- Procédures longues et coûteuses en cas de divergences de classement tarifaire et de recouvrement (problème linguistique, demande renseignement tarifaire contraignant établie au pays de destination, les frais de procédure judiciaire).

2-5 les obstacles liées aux transitaires

Le transitaire est souvent confronté à certains faits et acte pouvant affecter son image, sa notoriété ainsi que la crédibilité de son entreprise face à ses concurrents, il s'agit notamment de la fraude est une infraction reconnu et puni par le code des douanes. Le milieu du monde des affaire et la concurrence est régit par certaines règles et principes auquel chacun doit s'y conformer. La fraude est de nature à favoriser la concurrence déloyale phénomène qui aura pour conséquence d'affaiblir les entreprises concurrentes. Le transitaire doit savoir dire non à cet acte répréhensible même si cela est une pratique plus ou moins courante de certains commerçants. Elle se caractérise par trois éléments indispensables à sa constitution à savoir²⁵ :

L'élément matériel consiste à mis en œuvre de l'acte prémédité, c'est-à-dire la matérialisation de l'acte, du plan, de la stratégie établit en avance.

²⁵ GABRIEL CAMARA, « la place et le rôle de transitaire dans le commerce international », mémoire de licence, université de BAMAKO, 2009.

L'élément intentionnel consiste est une intention coupable qui est la connaissance de l'acte délictuel en question.

Comme on le dit souvent tout ce qui n'est pas interdit est permis et d'où l'existence d'un élément légal condamnant la fraude comme acte délictuel et illégale. Cette situation est un phénomène qui détruit le tissu économique, elle est une grande perte pour le budget de l'état tout en ne favorisant que certains individus au détriment de tout une nation. C'est entendu les faits conduisant à la manifestation de celle-ci ultérieurement.

Section 03 : les enjeux du transitaire

Les carences d'un système de transit peuvent ralentir le commerce international et freiner ainsi le développement économique d'un pays. Ainsi de nombreuses améliorations doivent être mise en place pour avoir un meilleur rendement des systèmes de transit.

3-1 avantages des opérations de transit efficaces

De nombreuses preuves factuelles montrent que l'essor du commerce contribue à la croissance économique et au développement durable des pays. Les efforts de limitation des barrières commerciales peuvent contribuer à la croissance économique des pays. Une opération de transit douanier comprend potentiellement de nombreuses barrières commerciales, car elle implique généralement un grand nombre de parties prenantes comme les services gouvernementaux, les transporteurs et les banques ou les institutions financières. Les carences d'un système de transit peuvent ralentir le commerce international de manière considérable et freiner ainsi le développement économique d'un pays.

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour intégration et la compétitivité économique régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit²⁶ :

- (1) La facilitation du transit améliore la compétitivité régionale à travers le développement économique de chaque pays de la région.
- (2) La facilitation du transit améliore le commerce infrarégional.

²⁶ Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASUI, 2013).

- (3) La facilitation du transit améliore le réseau de production régional, conduisant à une meilleure intégration économique.
- (4) La facilitation du transit encourage l'adoption d'un cadre légal international.
- (5) La facilitation du transit peut constituer un tremplin vers l'harmonisation des autres mesures de facilitation du commerce.

3-2 Approche pour un système de transit efficace

Le fonctionnement des procédures de transit varie d'un pays à l'autre. Il existe bon nombre d'exemples excellents de système de transit efficaces et fonctionnels dans le monde entier. Le présent Manuel sur le transit permet de distinguer les principales approches possibles et les mesures visant à faciliter les changes comme suit²⁷ :

3-2-1-Partage d'informations efficaces

Le partage d'information entre bureau de douane est essentiel pour garantir l'efficacité des système de transit. Si le bureau de douane, où la déclaration de transit est présentée, partage des informations sur les marchandises en transit avec d'autres bureaux de douane sur l'itinéraire de transit, il est possible d'éviter de présenter une autre déclaration et de soumettre à nouveau des documents de transport. Le partage d'informations améliore également la gestion des risques aux frontières et facilite la libre circulation des marchandises en transit à faible risque.

3-2-2 Système de garantie

Un système de garantie veille à ce que les droits et taxes de douane sujets à risque pendant une opération de transit soient couverts en permanence jusqu'à ce que les marchandises soient présentées à la douane du bureau de destination. Si la garantie est un élément essentiel d'une opération de transit, le processus tend à se compliquer du fait de l'implication d'autres parties prenantes comme les banques, les compagnies d'assurance et les associations privées. Un système de garantie qui fonctionne correctement accélère les opérations de transit et réduit les problèmes de recette des pays de transit.

²⁷ Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, la conférence du 2014, p16-17.

3-2-3-Simplification des formalités de douane

Les systèmes de transit douanier imposaient traditionnellement des exigences contraignantes aux opérateurs de transit et aux administrations douanières en termes de production de la documentation, et de marchandises, à tous les échelons de l'opération de transit. Les administrations douanières modernes ont introduit des formalités de douane simplifiées et acceptent désormais des copies électroniques des documents de transport. La simplification des exigences en matière de documents a considérablement réduit la charge de l'opérateur de transit.

3-2-4 Gestion des risques

L'application de la gestion des risques dans un scénario de transit se traduira par la soumission des marchandises à haut risque au niveau de contrôle approprié tandis que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines de ces exigences. L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent permettre aux opérateurs de bénéficier de facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et de gestion des garanties. En outre, les informations préalables à l'arrivée qui permettent aux administrations douanières d'évaluer le niveau de risque des marchandises avant leur arrivée pourraient renforcer la gestion des risques des douanes et contribuer à fluidifier le dédouanement des cargaisons en transit à faible risque.

3-2-5-Scellements douaniers et autres mesures de sécurité

Pour garantir la sécurité des marchandises pendant les opérations de transit, les administrations douanières apposent généralement des scellements douaniers et des systèmes de fermeture sur les marchandises et/ou sur l'unité de transport. Les douanes peuvent autoriser des mesures flexibles et visant à faciliter les échanges, comme l'acceptation de scellements spéciaux posés par les opérateurs de transit. De nombreux membres ont récemment mis en place des dispositifs de suivi /scellement électroniques qui permettent de surveiller l'état et /ou l'emplacement des marchandises.

3-2-6-Infrastructure frontalière

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Dans l'installation des frontières terrestres fonctionnant sur le principe du

(premier entré, premier sorti), les camions doivent se placer dans une file d'attente à la frontière. Il est raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de transit distinctes, aux points frontaliers où de gros volumes de marchandises en transit sont présents.

3-2-7-Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par d'autres services publics que la douane. Sans coopération ni coordination entre les pouvoirs publics appropriés, les marchandises en transit sont bloquées à la frontière. L'une des pratiques optimales en matière de gestion coordonnée du transit consiste à établir un poste-frontière intégré.

3-2-8-Mesure des performances

La mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit. Il existe plusieurs outils et rapports internationaux d'évaluation des performances des opérations de transit qui peuvent fournir des indications précieuses sur la façon d'améliorer le système de transit. En particulier, le guide de l'OMD²⁸ permettant de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée peut aider les membres à identifier les principaux problèmes de leurs systèmes de transit.

3-3 pays en développement sans littoral (PDSL)

Etant donné qu'ils disposent de marchés domestiques fragmentés et de taille réduite l'intégration régionale figure parmi les priorités des pays en développement sans littoral (PDSL) les PDSL sont des pays en développement qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Il existe 31 PDSL (voire le tableau), du fait leur absence d'accès à la mer, les PDSL doivent compter sur le transit par d'autres pays. Les postes frontaliers supplémentaires et l'éloignement important du marché augmentent considérablement leurs dépenses totales de transport.

Les dépenses en matière d'exportation et d'importation en provenance et à destination des PDSL représentant en moyenne plus du double des dépenses d'exportation et

²⁸ Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASUI, 2013).

d'importation en provenances et à destination des pays en développement de transit.²⁹ Ces dépenses élevées ont un impact défavorable considérable sur leur développement économique. L'étude de L'UN-OHRLLS indique également que le niveau de développement d'un PDSL moyen est inférieur de 20% à celui d'un pays côtier moyen. L'encadré 3 ci-après présente une liste complète des effets de réduction du commerce PDSL.

Tableau n°03 : liste des PDSL (classés par région de l'OMD)

Région	N°	PDSL
Europe	9	Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Tadjikistan, ancienne République yougoslave de Macédoine, Turkménistan, Ouzbékistan
Asie/Pacifique	5	Afghanistan*, Bhoutan*, République démocratique* populaire lao*, Mongolie, Népal*
Afrique orientale et australe	10	Botswana, Burundi*, Éthiopie, Lesotho*, Malawi*, Rwanda*, Swaziland, Ouganda*, Zambie*, Zimbabwe
Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient	0	
Afrique occidentale et centrale	5	Burkina Faso*, République centrafricaine*, Tchad*, Mali*, Niger*
Amérique du Sud, Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbe	2	Bolivie, Paraguay

Source: The development economics PDSL (UN-OHRLLS), 2014

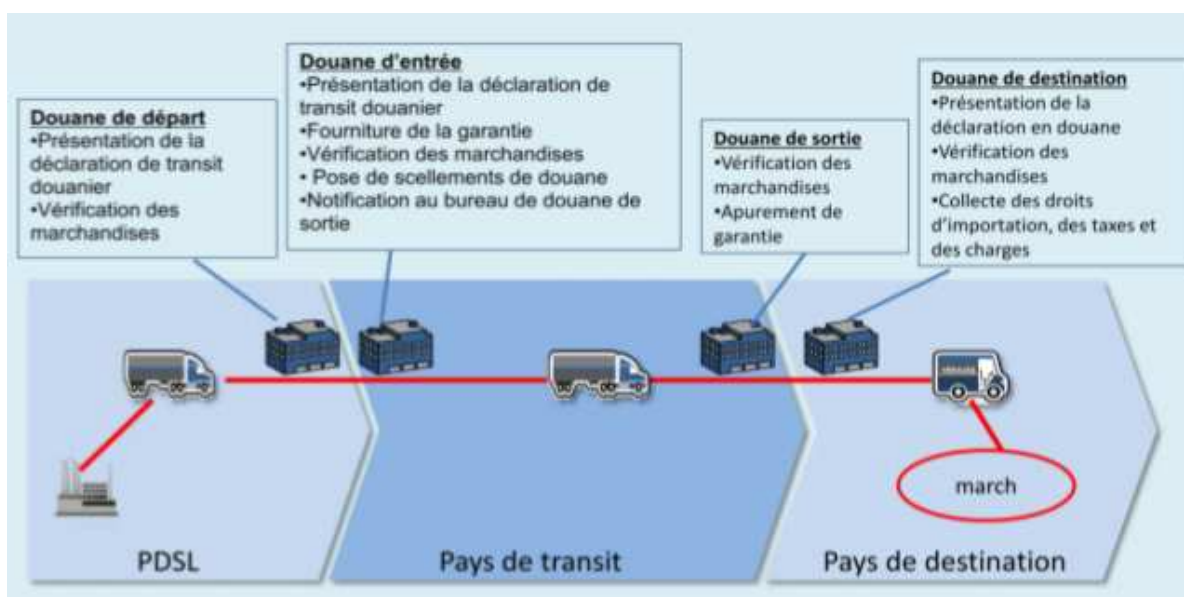
3-4 complexités des procédures de transit

De par nature, une opération de transit compte plusieurs participants. Non seulement les administrations douanières, mais également d'autres services gouvernementaux et opérateurs du secteur privé, comme les transporteurs et les transitaires, sont inévitablement impliqués dans une opération de transit. Si l'administration douanière joue un rôle essentiel dans une opération de transit, la coopération et la coordination avec d'autres services gouvernementaux (y compris les services de transport et d'immigration) et avec le secteur privé sont indispensables pour garantir l'efficacité et l'efficience d'un système de transit.

²⁹ The development economics: understanding the development costs of being landlocked (UN-OHRLLS), 2014.

Pour transporter les marchandises des PDSL vers les pays de destination, les marchandises doivent suivre diverse procédure et satisfaire plusieurs exigences. La figure 1 illustre les procédures de transit types, les actions à exécuter et les exigences à satisfaire aux bureaux de douane. En principe, au moins quatre bureaux de douane sont impliqués dans une opération de transit à partir d'un PDSL. Il s'agit du bureau de départ (situé dans le PDSL) du bureau d'entrée dans le pays de transit, du bureau de sortie du pays de transit et du bureau de douane dans le pays de destinations.

Figure n°05 : procédure de transit types



Source : Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, 2014, p14

Outre l'exigence stipulées, l'opération de transit international peut inclure (1) un délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de destination, (2) la désignation des routes empruntées pour le transport dans le pays de transit, (3) l'autorisation de changer le bureau de destination pendant l'opération de transit.

En théorie, les divers bureaux de douane situés sur un itinéraire de transit peuvent demander aux opérateurs de transit de déposer la déclaration de marchandises ou de soumettre les documents de transport appropriés. Ils peuvent inspecter la documentation ou procéder à des examens physiques, ainsi que demander des garanties. De part de sa nature, une opération de transit international a tendance à être très compliquées et du fait de sa complexité, elle peut être vulnérable à l'inefficacité bureaucratique³⁰.

³⁰ Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, 2014, p14-15.

Conclusion

Nous avons montré dans ce chapitre que le transitaire organise la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer la continuité du transport ainsi que tout les opérations administrative et financières, la gestion commercial et logistique, la réglementation des assurances, la loi sur les litiges.

Un transitaire travaille principalement chez des intermédiaires ou auxiliaire de transport. Pour faire simple, l'agent de transit prend en charge une bonne partie de la logistique, c'est-à-dire c'est un organisateur de transport dans des entreprises important ou exportant des marchandises, il exerce donc principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions logistiques, tout cela dans le but de satisfaire la clientèle.

Nous pouvons dire que le transitaire reste l'intervenant le plus déterminant par les autres dans les opérations du processus de transport, car il empreinte tous les rôles et des différents intervenants, il tend aujourd'hui à être plus réduit compte-tenu du développement de certaines procédures de dédouanement, et l'amélioration de service qui permet d'accomplir les opérations d'importation et d'exportation des marchandises dans les meilleurs conditions possibles à travers les frontières ou les différents territoires.

Bref, le transitaire représente l'architecte de transport, l'agent de voyages des marchandises, les traites 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.

**Chapitre III : Etude de cas
pratique Sarl Transit
BOUDEBZA**

Introduction

La plus part des opérateurs économique intervient pour les opérations d'import ou d'export dans le but de créent leurs propre département de transit, l'administration des douanes s'est contentée de percevoir les droits et taxes inscrits aux tarifs douaniers à l'importation des marchandises.

Nous avant effectuer un stage pratique au sein de SARL transit BOUDEBZA qui nous a permis de confronter notre connaissance théorique et contexte pratique. Il nous a permis aussi de contacter quelques acteurs de la chaine logistique internationale (transporteur, la douane, la compagnie maritime, le consignataire, la chambre de commerce de Bejaia, la compagnie d'assurance, la banque de transitaire). Nous avant aussi rapporter les réponses obtenues par le guide d'entretien destiné aux personnels de SARL TRANSIT BOUDEBZA, afin de pouvoir répondre à la problématique de notre travail.

Au cours de ce dernier chapitre, nous avant répartis ce chapitre en trois section, la premier section, nous présenteront l'entreprise SARL transit BOUDEBZA avec un organigramme pour connaitre l'entreprise en interne et externe. La deuxième section, nous présenteront la description des procédures de dédouanement à l'importation au sein de cette dernière, en fin, de présenter les procédures fait par le transitaire en cas de litige,

Section 01 : présentation de SARL transit BOUDEBZA

1-1 présentation générale

SARL TRANSIT BOUDEBZA est une société de Commissionnaire en douane créée en 1992 agréée par la Direction Générale des Douanes.

Dans son processus de fonctionnement, SARL TRANSIT BOUDEBZA fait le dédouanement des marchandises, plus spécialement pour les industriels à l'import et à l'export ; elle dispose en son sein des équipes de professionnels aguerris, de la réception du dossier, contrôle et préparation, de la visite de la marchandise à la DCP et au vétérinaire, nos agents assistent nos clients et les représentent ;

la structure de l'entreprise est dynamique, elle a pour ambition d'offrir des services de qualité avec de très bonnes et raisonnables conditions d'agence en tant que Commissionnaire en douane et pour toute opération commerciale.

SARL TRANSIT BOUDEBZA exerce cette activité à travers le port commercial de pays Algérie dans la wilaya de Bejaia et Jijel seulement.

Elle est situé au niveau de la city Tabal à l'avenue de la résidence la plain (200 m de l'entrée principal de port) et (100 m de la chambre de commerce de Bejaia).

La société à pour mission de :

- Leur mission principale est de faciliter la tâche entre le port et son client comme un intermédiaire.
- S'occupe de toutes les procédures de dédouanement concernant les opérations d'importation et d'exportation de type de marchandises de types centaines ou homogène.
- Il sert d'intermédiaire comme un commissionnaire entre l'opération économique et l'administration de douane.
- Assure à leur client la prise de possession des marchandises importés ou exportés (la manutention, stockage, l'emportage, dépotage, transport....etc.).

En tant que commissionnaire en douane, l'entreprise pris en charge :

- L'organisation et la coordination des opérations d'assistance au déchargement & chargement de marchandise avec les experts maritimes agréés.
- la vérification et le contrôle des marchandises par rapport aux documents reçus par nos chers clients,
- Le dépôt de la déclaration en détail au service des douanes, coordonner l'acheminement de la marchandise du port vers les sites indiqués par nos clients ou l'inverse pour l'exportation.

Les points forts :

- Etude et conseil dans le domaine du transit.
- Expérience avérée dans le domaine du transit.
- Une gamme complète d'activités.
- Un réseau de collaborateurs des relations solides et fiables avec les autorités maritimes et douanières.
- Un personnel qualifié et des moyens modernes au service des clients.

Leur situation de proximité du port lui permet de faciliter la tâche de dédouanement et lui permet de gagner énormément de temps, SARL BOUDEBZA est formée de :

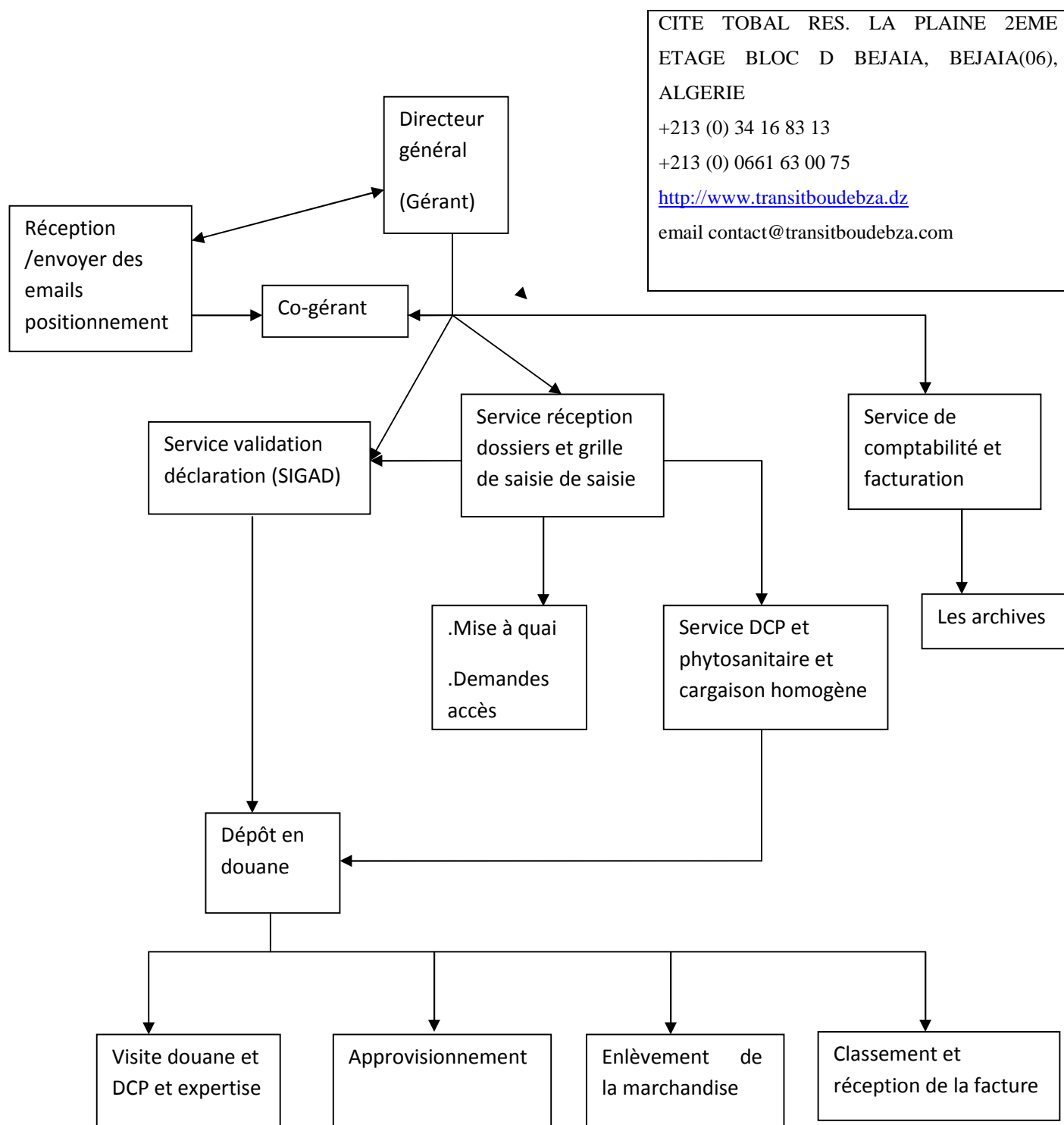
- Commissionnaire
- (3) agent de saisie
- (2) agent de préparation de nouveaux dossiers
- (10) déclarant en douane
- (5) agent d'enlèvement
- (3) comptable
- (8) courtier

La société dispose : réseau douanier à distance, une forte connexion internet, une structure dynamique de travail entre les différents agents de la société, 5 véhicules, 2 motos, 6 camions de transport.

1-2 l'organigramme de SARL transit BOUDEBZA

La figure suivantes représente l'organigramme de SARL transit BOUDEBZA, qui résume les déferents postes de travail qui occupe son personnels.

Figure n°06 : l'organigramme de SARL transit BOUDEBZA



Source : document interne de l'entreprise. Sarl Transit Boudebza, 2019

1-3 Les délégués de SARL transit BOUDEBZA

1-3-1 Le commissionnaire :

On peut appeler le gérant, la société est gérée par le dirigeant qui élabore, contrôle et dirige la stratégie du transit. Il assure personnellement et directement les responsabilités financières, sociales et morales, aussi technique de la société.

Il a pour mission :

- ✓ Leur mission principale est de faciliter la tâche entre le port et son client comme un intermédiaire.
- ✓ Gérer l'activité de transit et les activités de consignataire transports.
- ✓ Etudier les documents commerciaux d'une manière profonde et donner des instructions dans le but de la conformité de pièces jointes.
- ✓ Assurer les opérations de transit et de dédouanement dans les meilleures conditions.

1-3-2 Le service de la finance et comptabilité

Le comptable est une personne physique responsable de la société, il a la haute main sur tous les documents comptables, fiscaux et financiers.

Il élabore et dresse le bilan de l'agence et est à ce titre l'interlocuteur direct du directeur générale et épaulé de ce dernier dans la définition de la stratégie de la société.

1-3-3 Le chef déclarant en douane

Il a pour mission de :

- ✓ Effectuer des visites en douane et vérifier le montant des droits des taxes.
- ✓ Faire des notes de détail sur les documents commerciaux
- ✓ Etablir les documents de douane conformément à la réglementation en vigueur afin d'opérer le dédouanement dans les meilleures conditions.

1-3-4 Consignataire

C'est un agent responsable de tout les opérations et les activités de navire, sa responsabilité commence lorsque l'arrivée le navire à l'autorité algérien, il mise des relations avec le propriétaire de navire (l'armateur), ce dernier désigne le consignataire par email, dans le cas de l'accorde entre les deux partie, le consignataire annonce le navire de l'entreprise portuaire par une demande poste a quai (voir l'annexe N°05)

Ensuit, un avis d'arriver et le bon à délivrer et un avis de départ par la fin.

Il a pour mission de :

- L'annoncé les autorités
- La PAF (police de frontières)
- La garde de côte
- Déclarer le navire a l'arrivée et la marchandise au transitaire
- L'accostage (arrivé) de navire au port, il fait leur déclaration d'un système SIGAD pour que la marchandise ait un numéro de gros.
- Le déchargement bord –terre.
- Il fait l'échange des documents avec la le déclarant en douane, en lui remettre la marchandise avec :
 - ✓ Le bon à délivre (Voir L'annexe N°06)
 - ✓ Le B-L en dossier (voir L'annexe N°07)

1-3-5 Service de transport :

C'est un prestataire de service qui s'occupe de tout les opérations de transports, à travers d'un système de facturation et un logiciel qui poursuivre la position de chaque camion.

- **TPM (transport publique marchandise) :** SARL TRANSIT BOUDEBZA elle à six (6) camion, sachant que chaque camion spécialise dans le type de marchandise (BIG BAG, centenaire, marchandise homogène, bois, produit dangereuse...).
- **Auxiliaire de transport :** Lorsque la charge au port, SARL TRANSIT BOUDEBZA vas allouer des camions chez des transporteurs fidèle qui travaillons avec l'entreprise avec des bon prix et meilleur distribution jusqu'a le client.

1-3-6 Agent de saisie

Qui englobe tous les renseignements concernant la marchandise et l'importateur, son rôle est de saisir les dossiers à l'aide d'un outil informatique (logiciel) spécialisé à la disposition de transitaire.

On trouve la grille de saisie, l'agent de saisie utilise ce logiciel pour l'enregistrement général de la marchandise, on trouve ces étapes suivantes :

- ✓ Les éléments fixe : c'est une page d'accueil qui permet à l'agent de saisie de remplir les informations liées au client (la note de détail).
- ✓ La partie variable : c'est la partie essentielle dans la grille de saisie où l'agent crée des informations sur la nature de la marchandise (le poids, prix unitaire, la largeur et la longueur de centenaire, le code de chaque produit, le pays destinataire...).
- ✓ Le transitaire utilise deux incoterms (FOB, CFR) pour imprimer la grille de saisie.
- ✓ En fin, la fiche de dossier : le gérant BOUDEBZA contrôle la demande de franchise, si le dossier est complet, le transitaire valide le système SIGAD pour le dédouanement de la marchandise.

1-3-7 l'agent d'enlèvement

SARL transit BOUDEBZA utilise 5 agents d'enlèvement leur travail suit l'acheminement de la marchandise et assiste à l'opération de l'enlèvement de cette dernière au port.

1-3-8 Service de facturation :

L'agent de facturation doit remettre les pièces jointes originales aux clients avec tous les frais concernant la marchandise. On peut trouver :

- ✓ La facture de change
- ✓ La facture surestimation
- ✓ La facture BMT (voir l'annexe N° 08)
- ✓ La facture EPB (voir l'annexe N° 09)
- ✓ La facture de transport

La dernière étape, l'agent de facturation doit saisir la facture de transit (voir l'annexe N°10), pour transmettre directement à son client.

1-3-9 Le serveur des archives

C'est un grand processus équivalent dix mille unités central normal est plus, c'est une chambre sécurisée où il y a le droit d'accès uniquement pour le gérant et l'agent des archives uniquement. Les informations et les dossiers déjà traités sont archivés sur ce serveur.

L'agent des archives s'occupe de tous les mandats, de chaque client et traite de documents Déclaration douane (D10) (voir l'Annexe N°11)

1-3-10 Service des emails

C'est un système d'information porte l'email de la société qui facilite la tâche entre le transitaire et leur client, le service des emails reçoit des emails de client concernant tous les documents de la marchandise importée, au même elle envoie le montant de chaque, l'agent des archives informe son client par email de tous les documents concernant la marchandise.

1-3-11 L'expertises

C'est un agent de la société SARL TRANSIT BOUDEBZA intervient dans le cas de non conformité et lorsque le cas de litige de la marchandise, l'expertise demande toujours :

- ✓ La liste de colisage (voir l'annexe N°12)
- ✓ Certificat d'origine (voir l'annexe N°13)
- ✓ Certificat de conformité (voir l'annexe N°14)
- ✓ Les TIC TAG (voir l'annexe N° 15)
- ✓ Certificat de L'expertise (voir l'annexe N°16)
- ✓ Certificat de contrôle qualité (voir l'annexe N° 17)

Leur rôle c'est de photographier la marchandise et les mesurer pour les machines.

1-4 les clients de SARL transit BOUDEBZA :

On distingue trois clients qui spécialisent de différents types de marchandise (conteneur, homogène, poutrelles) de SARL transit BOUDEBZA sont représentés dans les tableaux suivantes :

Tableau n°04 : le client SNC SETIPLAST (conteneur).

/	D10	CLIENT	TCS/COLIS	CHAUF	IMMAT
1	9063	SNC SETIPLAST	CAIU 779434/7	KHERRAZE	..784 517 06
2	9063	SNC SETIPLAST	CAXU 933160/0	MESOUAF	09503514 06
3	9063	SNC SETIPLAST	TCNU 899920/0	ZAOUI	04331510 06

Source : document interne du SARL transit BOUDEBZA, 2019

Tableau n° 05 : le client SARL ALFA BOIS (homogène).

/	D10	CLIENT	TCS/COLIS	CHAUF	IMMAT
1	8432	SARL ALFA BOIS	AMFU 316860/3	BENHANICHE	08943 509 06
2	8432	SARL ALFA BOIS	BEAU 277778/5	HARFOUCHE	01173 513 06
3	8432	SARL ALFA BOIS	CXDU 105958/1	IMLOUL	04113 506 06

Source : document interne du SARL transit BOUDEBZA, 2019

Tableau n° 06 : Le client SARL TRADING STAR (poutrelles).

/	D 10	CLIENT	TCS/COLIS	CHAUF	IMMAT
1	6110	SARL TRADING STAR	06 FDX	AIT MGHAR	08928 510 06
2	6112	SARL TRADING STAR	08 FDX	DJAF AFLA	00901 512 06

3	6112	SARL TRADING STAR	05 FDX	BENDJAJI	13175 509 06
---	------	-------------------------	--------	----------	-----------------

Source : document interne du SARL transit BOUDEBZA, 2019.

Section 02 : le processus de dédouanement de marchandise import/export au sein SARL transit BOUDEBZA

D'après notre stage effectué au sein de SARL transit BOUDEBZA et afin de mieux comprendre en profondeur son poids dans la logistique internationale nous avons effectué un stage pratique d'un mois durant lequel nous avons non seulement assisté aux différents rôles effectués par ce transitaire mais l'ensemble de personnel de l'entreprise nous a accordé des entretiens très poussées au sein desquels nous avons ressortis son poids dans la logistique internationale.

Après les entretiens exploratoires (voir l'annexe X), nous nous sommes rendu compte ce transitaire s'occupe principalement de processus de dédouanement des marchandises transportées par la voie maritime. C'est pourquoi nous nous sommes focalisé durant toute cette section sur Le processus de dédouanement à l'import /export, durant lequel nous allons essayer de décrire les procédures de dédouanement par traitement d'un dossier d'importation d'un produit importer par sa nature « les pneus » en Chine, il est assujetti à un régime économique 1000.

On a constaté l'existence des étapes primordiales de cette marchandise se résumant comme suite :

2-1 l'étape préliminaire de procédure de dédouanement

Avant de procéder au dédouanement, le mandant doit signer un document appelé le mandat, dans lequel il engage le transitaire d'intervenir légalement pour son propre compte.

Le mandant doit fournir une facture pro-forma à son mandataire pour lui établir la lettre d'engagement, cette dernière consiste à fournir les caractéristiques concernant la marchandise (code, poids...) et toutes les informations de l'importateur, le transitaire doit à ce rôle d'établir la lettre d'engagement en trois exemplaires et la signer par les autres trois parties.

à savoir l'opérateur économique, la compagnie de consignataire et la capitainerie de D'EPB avant l'arrivée de la marchandise pour éliminer les retard de l'opération commerciale.

Lorsque l'arrivée de navire au port de Bejaia, la compagnie maritime va établir un avis d'arrive à l'importateur pour qu'i récupère son document concernant es pneus (pli cartable) et après de remettre au transitaire pour la vérification de ces documents, ainsi à la constitution du dossier de dédouanement de ce produit.

Enfin, le déclarant a confirmé que la marchandise (les pneus) sera entreposée au niveau de magasins de la douane pour une durée ne dépassant pas 21 jours.

2-2 Les différents documents du dossier de dédouanement

Le dossier de dédouanement de produit « les pneus » importer en chine contient les documents suivants :

2-2-1 la liste de colisage (voir l'annexe N°12)

Elle est rédiger par l'expéditeur, ce document permet au destinataire et a la douane de connaitre d'une manier très précise le centenaire de chaque colis.

Le contenu de ce document concernant « les pneus » importée se résume comme suit :

- ✓ le nom du fournisseur : MMNPNEU ;
- ✓ le nom du l'importateur : SARL X ;
- ✓ la nature de produit : les pneus ;
- ✓ le port de chargement :
- ✓ le port de déchargement : Bejaia ;
- ✓ le nombre des pneus : 9000 ;
- ✓ le poids net : 27 0000 kg ;

2-2-2 le connaissement (voir l'annexe N°07)

Dans le cas de SARL transit BOUDEBZA, le connaissement (B/L) n'est pas endossé par la banque domiciliaire, donc il est établir à l'ordre de l'importateur, car il s'engage à payer le montant de fret. En effet, cela a été affirmé par le déclarant lors l'entretien, que tous les connaissements ne doivent pas être endossés par la banque domiciliaire.

C'est le document de base dans le transport maritime, car est une preuve du contrat de transport conclu entre la société SARL X et la compagnie de consignation au port d'embarquement dont il mentionne le nom de l'importateur, la caractéristique de la marchandise, le nombre et le numéro des conteneurs, le poids et le nom de la banque.

2-2-3 certificat de conformité (voir l'annexe N°14)

Ce document est établi par le fournisseur « MMNPNEU » dans l'objectif de affirmer la conformité de la marchandise.

2-2-4 certificat de circulation de marchandise (voir l'annexe N°18)

Ce document autorise l'acheminement de cette marchandise « les pneus » de la chine vers l'Algérie, plus exactement au port de Bejaia. Il est délivré par les pays avec lesquelles l'Algérie à signer des accords commerciaux, comme les pays hors union européenne.

2-2-5 certificat d'origine (voir l'annexe N°13)

Ce document est établi par la chambre de commerce de pays d'origine de produit, il permet d'identifier l'origine de la marchandise. Il certifie que le produit « les pneus » importé par la SARL X est d'origine de la chine.

2-2-6 le registre de commerce (voir l'annexe N°19)

C'est une pièce obligatoire pour chaque entreprise, délivré par le centre national de registre de commerce (le ministère de commerce) dont il doit citer les renseignements suivants :

- ✓ la dénomination ou la raison sociale de la SARL X
- ✓ le nom de gérant et ses associés et leur nationalité
- ✓ le secteur d'activité et le capital social
- ✓ la date de début d'activité de la SARL

2-2-7 la carte d'immatriculation fiscale

Délivrée par la direction générale des impôts, cette carte porte le numéro qui possède 15 chiffres de l'immatriculation fiscale de la SARL X et les renseignements qui traitent le registre de commerce, elle a pour effets d'identifier l'opérateur économique.

2-2-8 la facture d'achat domiciliée (voir l'annexe N°20)

C'est un document de fournisseur au profit de la SARL X, elle traite les renseignements relatifs à la marchandise, comme le code produit, quantité, prix, TTC, la facture est libellé en dollars ainsi l'incoterm qui est le CFR (cout et fret).elle est domiciliée par la banque comme suivants :

- la wilaya ou est situé la banque domiciliataire
- l'année de domiciliation
- le numéro de la banque domiciliataire
- le mode de paiement
- la monnaie de facturation (EUR)
- le numéro d'ordre des dossiers ouverts durant le trimestre.

2-2-9 l'avis d'arrivé (voir l'annexe N°21)

Ce document est délivrer par la compagnie maritime de Bejaia pour aviser le client SARL X des l'arrivé du navire. Ce document contient tous les renseignements concernant le produit « les pneus ».

2-2-10 les factures de prestation

Les prestataires de service sont présentés comme suivants :

2-2-10-1 la prestation de L'EPB (voir l'annexe N°09)

La facture de prestation de L'EPB est devisée selon les services qu'elle offre : facture d'entreposage et de gardiennage.

2-2-10-2 la prestation de BMT (voir l'annexe N°08)

Les rémunérations de BMT sont faites à partir des services qu'elle effectue comme les manipulations des conteneurs.

2-2-10-3 la prestation de transitaire (voir l'annexe N°10)

Lorsque la marchandise (les pneus) arrive au port de Bejaia, le transitaire établi une facture qui porte tous les frais des services qu'il a effectué à savoir l'ouverture du dossier à la charge de l'opérateur.

Quand le dossier est déjà constitué, le déclarant établit des copies pour chaque document afin d'élaborer les procédures de dédouanement de produit importé « les pneus ».

Pendant ce temps, le directeur a confirmé que l'importateur ne peut pas bénéficier par la franchise des droits de douane parce que le produit « les pneus » rentre dans le régime 1000 qui ne contient pas la demande de franchise.

2-3 la préparation et la saisie de dossier (détail)

2-3-1 la préparation de la déclaration en douane

Le déclarant indique le régime douanier à assigner à la marchandise « les pneus », car le déclarant en douane représente l'acte juridique. La marchandise déclarée ou importée « les pneus » n'implique pas le droit des taxes ou la demande de franchise.

Dans notre cas, la marchandise importée « les pneus » par le transitaire SARL BOUDEBZA son classement tarifaire est « 3988 » ou indique aucun droit de douane, la TVA (19%) appropriée à ce produit, à cet effet, le déclarant procède à l'établissement de la grille de saisie.

2-3-2 la grille de saisie

C'est un logiciel utilisé par l'agent transitaire pour identifier toutes les informations concernant le produit et l'importateur et aussi l'exportateur et les détails de l'opération, elle est importante, cette dernière se divise en deux étapes suivantes :

2-3-2-1 la partie (éléments) fixe

C'est la page d'accueil qui permet à l'agent transitaire de remplir les informations liées au client (note de détail) et l'identification des détails de la marchandise comme suit :

- l'identité du déclarant qui est :
 - le nom : SARL transit BOUDEBZA
 - la date d'agrément : 1992
- le code et libellé de régime : 1000 / hors pays européenne
- le nombre d'article : 1 article
- le mode de paiement : paiement cash
- l'identité de l'importateur : SARL X
- le mode de contrat : CFR (cout et fret)

- le type de l'opération : fonctionnement
- le mode de financement : ligne de crédit
- l'identification de la marchandise :
 - la marque : les pneus
 - le nombre de colis : 9000
 - le poids net : 270000 kg
 - la domiciliation bancaire : contiens 15 chiffres

- le cout facturé :
 - le fret : 20000,00 USD
 - autres frais : 00,0 USD
 - la franchise : 00,0 USD
- le mode de transport :
 - le type de manifeste : maritime
 - le bureau de douane : 79

2-3-2-2 la partie variable

C'est la partie essentiel dans la grille de saisie ou l'agent de transit doit crée des informations sur la nature de la marchandise(le nombre, prix, ..) qui distingue ces étapes suivants :

- le nombre de l'article : 1 article
- classement tarifaire : 3988
- le nombre de conteneur : 6
- l'origine de produit : la chine
- les documents joints sont codifié comme suivants :
 - une copie de connaissance (648)
 - copie de registre de commerce (620)
 - la grille de saisie (646)
 - certificat de conformité (659)
 - la facture d'achat (610)

Une fois la grille de saisie établit, l'agent de la saisie possède à la déclaration en douane dans la SIGAD, le produit importé sera faite dans le circuit rouge avec l'incoterm CFR pour que l'inspecteur doit vérifier le produit et lui faire le scanner.

Ce dernier imprime la déclaration et la grille de saisie par la signature de gérant (transitaire BOUDEBZA) lui-même.

2-4 les circuits de dédouanement

Lorsque le dossier de dédouanement est complet, il sera passé aux différents services des recettes douaniers de la wilaya de Bejaia, pour permettre un bon déroulement de cette procédure selon l'ordre chronologique, le dossier va être dispatché par l'inspecteur principal des opérations commerciales aux inspecteurs vérificateur des douanes qui procéderont à l'élaboration de circuit que cette marchandise devra suivre. Dans ce cas il existe trois circuits :

- ✓ **le circuit vert (voir l'annexe N°22):** les services des douanes n'opèrent pas de contrôle a priori, ni documentaire, ni physique. Toutefois, les services du commerce, peuvent procéder à des contrôles a posteriori, le bon à enlever est délivré automatiquement.
- ✓ **Circuit orange :** l'inspecteur vérificateur procède seulement contrôle au contrôle documentaire, en cas de doute flagrant, l'inspecteur peut exceptionnellement faire une visite avant la délivrance du bon à enlever.
- ✓ **Circuit rouge (voir l'annexe N°23) :** l'inspecteur vérificateur est tenu d'exercer le contrôle intégral de la marchandise et le contrôle de tous les documents, la marchandise doit passer par le scanner.

Dans notre cas, le type de la marchandise (les pneus) importée en chine qui porte le régime 1000 hors pays européenne, est rentré dans le circuit rouge.

2-5 l'enlèvement de la marchandise

Pour que les services des douanes autorisent l'enlèvement de la marchandise importer(les pneus), l'entreprise importatrice doit préparer les dossiers suivants :

2-5-1 dossier destiné à la douane

il contiendra les éléments suivants :

- ✓ Bon à enlever original.

- ✓ Déclaration en douane (D10) original.
- ✓ Une copie de connaissance (B/L).
- ✓ Un bon à délivrer original.
- ✓ Les factures copies.

Le déclarant prépare le deuxième dossier qui est destiné au service de BMT pour la suite de l'opération logistique.

2-5-2 dossier destiné pour BMT

Les documents à joindre au dossier de la BMT sont :

- ✓ Une copie du bon à délivrer.
- ✓ Copie du connaissance (B/L).
- ✓ Copie de mis à quai.
- ✓ Un bon de chargement délivré par le transitaire.

La BMT délivre un bon de sortie pour les camions en quatre exemplaires et quatre couleurs (Rouge, jaune, bleu, blanc).

2-5-3 dossier destiné pour le transport

Le transitaire propose à son client le transport de la marchandise qui va lui assurer, soit par des TPM de l'entreprise elle-même ou par l'intervention des auxiliaires de transport.

Les documents correspondants sont :

- ✓ Déclaration en douane (D10) copie.
- ✓ Mise à quai copie.
- ✓ Bon de sortie.

2-5-4 dossier destiné à la sortie du port ou sortie de la marchandise

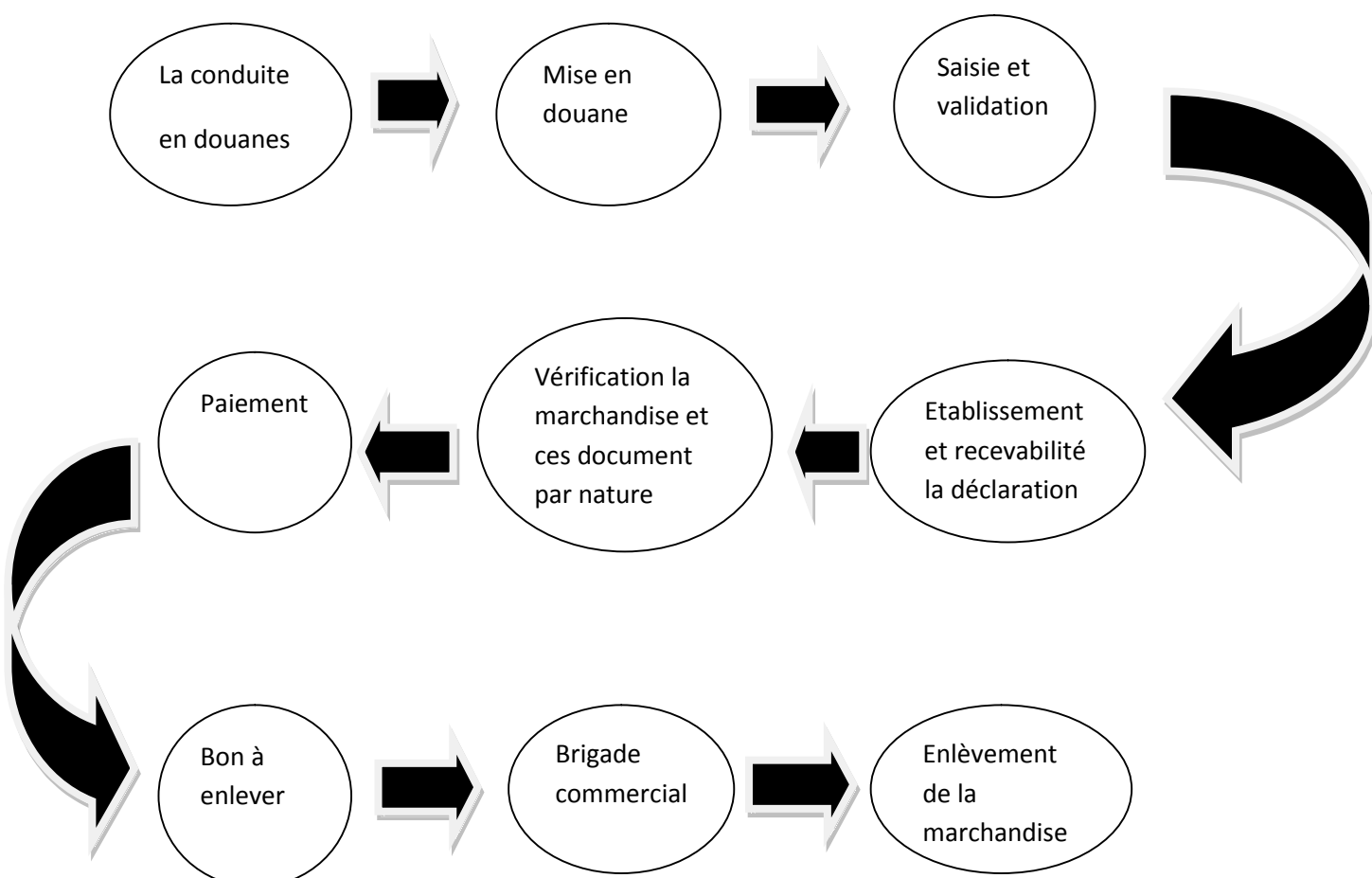
C'est le dernier dossier à fournir pour faire sortir la marchandise au client (l'entreprise importatrice). Il contiendra les éléments suivants :

- ✓ Une copie de bon à enlever.
- ✓ Une copie du D10.
- ✓ Une copie du connaissance B/L
- ✓ Copie de la facture d'achat.

- ✓ Le bon de sortie (exemplaire blanc).
- ✓ Copie du bon à délivrer.

Ce service doit vérifier si c'est la marchandise qui doit sortir, dans ce moment l'importateur prendre possession de ca marchandise.

Figure n° 07 : procédure de dédouanement-Enlèvement de la marchandise-



Source : document interne SARL transit BOUDBZA

2-6 Les principaux résultats lors du stage pratique au SARL transit BOUDEBZA

L'étude menée lors du stage pratique se résume comme suit :

- ✓ La qualité de service et la réactivité du transitaire sont les deux critères essentiels qui engendrent la satisfaction des opérations économique.

- ✓ pour procéder au dédouanement, la douane exige une série de documents (le connaissement, la facture d'achat, certificat d'origine..).
- ✓ l'opérateur économique doit signer un mandat par lequel il engage un transitaire d'intervenir à sa place.
- ✓ L'enlèvement de la marchandise n'est autorisé qu'une fois les droits et taxes sont acquittés.
- ✓ La déclaration en détail est une étape importante dans le dédouanement car elle indique le régime douanier à assigner aux marchandises.
- ✓ La marchandise « les pneus » rentrée dans le régime 1000.
- ✓ La douane n'accepte pas la demande de franchise de ce produit importé.
- ✓ La marchandise « les pneus » importé en chine rentre dans le circuit rouge (vérification et scanner).
- ✓ Les intervenants auxquels est confrontés quotidiennement le transitaire, à savoir la douane, le port

En collusion, ont constate que les procédures de dédouanement au sein de SARL transit BOUDEBZA se fait avec les étapes suivant :

- ✓ La constitution de dossier de dédouanement.
- ✓ La déclaration des marchandises en douane.
- ✓ L'enlèvement des marchandises.

Section 03 : La procédure faite par SARL Transit BOUDEBZA en cas de litige.

On distingue deux types de litige

Dans le cas de :

3.1 Marchandise spéciale (cas particulier)

On remarque que toute les documents des opérations quel que soit import/export sont les même documents, mais on reçoit des cas de marchandise spéciale (particulier) come :

3.1.1 Marchandise dangereuses : (les produits chimique dangereux, et le engrain) les documents sont les même avec d'autre marchandise ici juste en ajoute ses document qui est nécessaire sont : une demande da l'autorisation de ministre des

mines (voir l'annexe N°24), et la marchandise doit être entrée dans le parc à feux pour éviter le danger ou l'explosion il faut être en sécurité totale, et on a une lettre d'engagement (voir l'annexe N°25).

3.1.2 Marchandise (la viande) : les documents et les opérations sont toujours les mêmes, mais on a les documents plus comme : certificat vétérinaire (voir l'annexe N°26), et une demande de frigorifique pour mettre la viande.

3.1.3 Marchandise (les fruits) : dans ce cas, le contrôle de la marchandise est obligatoire, pour le dédouanement il faut le scanner, pour avoir la nature de la marchandise parce que si elle-même avec les documents (facture d'origine) plus une certificat de fito sanitaire (voir l'annexe N27), et une demande de frigorifique, et direction de contrôle et des prix (DCP), (voir l'annexe N°28).

3.2 Marchandise non conforme

Dans le cas de non-conformité, la DCP (direction de contrôle de qualité et prix) elle ne donne pas la décision d'accepter la transaction de dédouanement de la marchandise elle reste bloqué au port.

On a trois cas de non conforme sont :

3.2.1 Les documents non conformes : c'est les documents non conforme avec la marchandise, l'importateur va demander chez le fournisseur de changer les documents qui conforme à la marchandise importer, dans ce cas la douane prend la marchandise au dépôt (au niveau du port) jusqu'elle reçoit les documents qui conforme la marchandise, le client va payer les surestaries de la marchandise qui mène au dépôt de la douane.

3.2.2 Réexportation de la marchandise : c'est la marchandise n'est plus la même sur le bon de commande, le client va demander au transitaire de lui réexporter la marchandise à son origine (retour à l'origine).

3.2.3 Échange standard de la marchandise : à l'arrivée de la marchandise au port de Bejaia, la douane occupe ses opérations de dédouanement, lorsque on a contrôlé la marchandise au niveau du port on a reçus quelque marchandise cassé,

le client va demander au fournisseur de lui changer la marchandise cassé par d'autre marchandise nouvelle.

A l'arrivée de la marchandise au niveau du port, le transitaire demande à l'expertise de lui contrôler la marchandise si elle est conforme avec les documents, l'expertise demande les documents suivant :

- La liste colisage
- La facture B/L
- Certificat d'origine
- Certificat de conformité
- Certificat de qualité (DCP)

Son rôle c'est de prendre des photos (photographie) de la marchandise globalement, il passe sur le (Tic Tague) de la marchandise, et il mesure les machines. Expl : le bois il va vérifier la qualité du bois, et l'épaisseur par rapport à la liste colisage.

Conclusion

A travers ce dernier chapitre, nous avons pu répondre à notre problématique, et suivie la méthodologie de notre étude de cas à savoir un stage pratique au sein de Sarl transit BOUDEBZA ou nous avons eu l'opportunité de mieux comprendre les principaux intervenants dans le processus de dédouanement de la marchandise se sont : la douane, la banque, (DCP) direction de contrôle des prix, et le transitaire.

Les documents nécessaires pour effectuer les opérations de dédouanement sont comme suite : le connaissement (B/L), la facture d'achat, la liste de colisage, la franchise des droits de taxes, et le certificat de conformité.

Le transitaire BOUDEBZA effectue les opérations d'import et d'export dans les meilleures conditions et délais de dédouanement et la livraison à la dernière minute (la plus court) , réduire les coûts de transport dans les meilleurs tarifs aux meilleurs compétences et expérience.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

Au cours de ces dernières années, toutes les entreprises sont confrontées à une concurrence accrue sur le marché local et international, la maîtrise de son processus logistique lui permet d'assurer le contrôle de ses commandes et gagner la confiance de ses clients après avoir les satisfaits.

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution, sont objectif principal consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut.

La logistique dans les opérations de commerce international constitue une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux documentaires. Qu'elle soit internationale ou locale, la logistique s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coûts et de qualité de service dans les délais requis.

La supply chain regroupe tout le processus de produit, de l'achat de la matière première jusqu'à l'arrivée aux clients finaux, son transport, stockage, conditionnement, et sa distribution. L'intégration de ce concept dans toutes les fonctionnalités de l'entreprise est obligatoire afin de pouvoir contrôler et gérer les commandes des clientes, respecter les délais et de maîtriser les coûts de production.

Le développement de la fonction transport / logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandise. La mondialisation contribue à renforcer fortement son rôle. Le système de production et l'économie reposent de plus en plus sur les échanges. La fonction transport / logistique devient essentielle pour les entreprises.

La fonction des transitaires est primordiale pour la réussite des opérations liées aux commerce extérieur, notamment les opérations d'importation et d'exportation. Ses activités sont complémentaires avec d'autres intervenants tels que : les logisticiens, commissionnaire, consignataire, manutentionnaires, transporteur, mandataires, constitue de ce fait un maillon fort dans la chaîne logistique internationale.

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire entre le client et la douane, celui qui s'occupe de l'organisation de transport de l'usine au magasin. On peut le définir comme un transitaire, car il dispose dans son domaine d'une large prérogative et d'action que le transitaire, il doit trouver la solution la plus rapide et la moins coûteuse pour l'entreprise.

Le régime du transit peut être présenté comme des facilités douanières, il permet aux importateurs de transporter des marchandises entre les frontières ou des territoires, ainsi que ces importateurs effectuent des formalités douanières pour faciliter la circulation des marchandises.

Conclusion générale

A travers notre travail de recherche, qui traite l'apport de commissionnaire de transport ainsi que le processus de dédouanement de la marchandise, dans ces dernières, nous tenons à rappeler notre question principale suivante :

« Quel est le poids de transitaire Sarl Transit Boudebza dans la chaîne logistique internationale ? ».

Pour apporter des réponses à notre problématique de recherche citée ci-dessus, cette étude nous a amené à aborder dans un premier temps, les processus de dédouanement au sein de Sarl transit Boudebza, ce qui nous a permis de décrire d'une façon concrète les étapes de processus de dédouanement, ainsi que les régimes douaniers.

A travers l'analyse des résultats obtenus dans le cas pratique de Sarl transit Boudebza, nous pouvons avancer cela :

- Les produits importés doivent faire l'objet d'une déclaration en détail afin de permettre à la douane de suivre les procédures de dédouanement
- Le montant des droits taxes dépend de la position tarifaire et la provenance des produits importés
- Les autorités douaniers exigent des documents afin de permettre de dédouanement de la marchandise
- Le système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) permet aux transitaires de déclarer la marchandise de leurs clients à distance.

Les transitaires défendent les intérêts de leurs clients, à des augmentations de prix injustifiées, à toutes mesures qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, c'est un intermédiaire entre le client et la douane, accomplir les formalités de la douane, dans des bonnes conditions et dans le bon moment, ils restent une source d'information pour tout ce qui touche au monde économique.

Au terme de notre travail et après le stage pratique effectué au près de Transitaire Sarl Transit Boudebza durant lequel nous avons consulté ses archives et assisté aux différentes activités effectuées dans le cadre de ses compétences, nous sommes arrivés aux résultats suivants :

Conclusion générale

« L'hypothèse 01 : Le transitaire Sarl Transit Boudebza intervient dans toutes les étapes de la chaîne logistique internationale » est infirmée.

Ceci est le fruit de longues investigations à la fois documentaires et du terrain à travers notamment le stage pratique que nous avons effectué au près de ce transitaire. Au terme de notre travail, il s'est avéré que ce transitaire n'intervient pas dans plusieurs étapes de la chaîne logistique internationale à savoir : les plateformes logistiques internationales de groupage et de dégroupage, et de distribution, le paiement international, l'assurance international.

« L'hypothèse 02 : Le poids de transitaire Sarl Transit Boudebza dans la chaîne logistique internationale est significatif » est infirmée.

L'insignifiance du rôle de transitaire Sarl Transit Boudebza est due au fait qu'il n'accomplit pas l'ensemble des tâches relevant de la logistique internationale. Il s'est avéré que l'activité de transitaire en Algérie est accaparée par une seule étape, celle de dédouanement de la marchandise qui franchit le territoire douanier algérien. La littérature portant sur la logistique internationale précise qu'un commissionnaire/Transitaire digne de ce nom accomplit l'ensemble de processus logistique international.

Au terme de notre travail nous avons constaté que la fonction de transitaire en Algérie est très limitée et restreinte car il n'effectue pas l'ensemble des activités relevant de la chaîne logistique internationale. Ceci, pèse lourd sur l'activité des entreprises algériennes à l'internationale car leur compétitivité dépend d'une part du service logistique qui les accompagne.

Notre étude comprend certaines limites tant que qu'il s'agit d'une seule entreprise de transit. Le choix d'un échantillon de transitaires aurait pu donner plus de profondeur à notre travail.

Bibliographie

Bibliographie

1. Ouvrages

- André Barilier, Jacques Paveau, François Duphil, Muriel Paveau, Jacques Duboin, Florence Gervais, Jean-Paul Lemaire, Gérard Kuhn, Claude Lévy « export » pratique du commerce international 24^{ème} édition Foucher, Malakoff, 2013 pages 251.
- Anne Grata cap, Pierre Médan, «management de la production » DUNODD, 3^{ème} édition paris, 2009, page.268.
- BACLIN(G) and ad ; « management industriel et logistique », ECINOMICA ,3^{ème} édition, paris, 2001, p479-480.
- Belaidi L, Bernine S, Mouloud D transitaire et consignataire dans le transport maritime internationale de marchandise, mémoire fin d'étude, université de Bejaia, 2007.
- BONASSIES (P), SCAPEL (C), op cit, p.465.
- COLIN Jacques : la logistique histoire et perspective, in revue logistique et management, vol 4, N°02, 1996, p103-104.
- COLIN Jacques : op-cite, 104
- Cyrille CHATAIL, Lamy transport, tome 2 (édition 2005), p 116
- Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL, Alain GARREAU, Michel GREIF, Christian van DELFT, « management industriel et logistique. » 3^{ème} Edition economica, paris, 2001, p478-481.
- HOHMANN Christian: les évolutions de la fonction logistique, p13(PDF).
- J.M. Benameur, « technique du commerce international », édition Guichard, paris 1995, P.62.
- Khaled Ghédira, op-cité.p118.
- Lamy transport tome 2, édition 2005.
- LEGRAND Ghislaine, MARITIM Hubert : op-cite, p10.
- LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert : management des opérations de commerce internationale, 6^{ème} édition, DUNOD, paris 2003, p10.
- Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, la conférence du 2014, p16-17.

Bibliographie

- Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, la conférence du 2014, p14-15
- Moise Donald DAILLY, op-cite. p46-47.
- Naji Jamal, op-cité, p393-394.
- Nicolas. PY (le transitaire et le commissionnaire de transport) édition DMF, paris 1987, p 127.
- NICOLAS.P.Y, <le transitaire et le commissionnaire de transport>, édition DMF, Paris, 1987, page 78
- P. PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984, p160 / 161.
- P.Y.NICOLAS, le transitaire et le commissionnaire de transport, édition DMF1978.P195.
- Ph. Del becque, droit maritime : Dalloz, coll. Précis, 13^e éd, 2014, n° 612
- Rémy le m'oigne « Supply Chain management : Achat, production, logistique, transport, vente » édition Dunod, paris, 2013p7.
- OFEM « Observatoire de la formation, de d'emploi et des Matières » de la chambre de commerce et d'industrie de paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999 page04.

2. Reuves

- Commissionnaire « guide de capacité professionnelle » CELSE 16 édition 2015, p11.
- Commissionnaire « guide de capacité professionnelle » CELSE 16 édition 2015, p144.
- E-Koal Networks Biodiversité, Networking & Gestion des connaissances.
- EL Khalifa Mohamed El Kamel, guide de transport de marchandise, édition DAHLEB 1996.
- Gazette de la chambre n°40-Printemps 2016.
- MESSAOUD REBAI, les paradoxes des assurances maritime, revue assurance n°9- juin 2015, p30.
- The development economics: understanding the development costs of being landlocked (UN-OHRLLS), 2014.

3. Memoires

- Abdallah KHALIFE « service export de l'entreprise DB SCHENKER », mémoire fin de cycle, université de Marseille, 28 avril 2011.
- CHEYROUX Laurent : l'évaluation de performance des chaines logistiques, thèse doctorat, université Touloun, 2003 p56.
- François Galasso, « Aide la planification dans la chaine logistique en présence de la demande flexible » ; Thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système industriels, avril 2007, p 19.
- GABRIEL CAMARA, « la place et le rôle de transitaire dans le commerce internationale », mémoire de licence, université de BAMAKO, 2009.
- Marzouk Slimane, la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire magister, université de Bejaia 2005.
- Marzouk Salah Eddine, problème de dimensionnement de lot de livraison : application ou cas ou d'une chaine logistique, thèse pour l'obtention du garde de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 p13 /15 (Version électronique).

4. Documents et rapports

- Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASUI, 2013).
- Document interne du SARL transit BOUDEBZA.

Bibliographie

5. Texte juridique

- Article 125 et 128 du code des douanes algérien.
- Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.
- Article 381 de code des douanes français.
- Article 50, 80 du code maritime algérien 1998.
- Code des douanes 2^{ème} édition.1998.
- Code des douanes algérien 2002.
- Décret exécutif n° 99-197 du 16 aout 1999.

6. Sites internet

<http://brunochaudet.wordpress.com> 30/03/2009

<http://www.aquitaineinternational.com/docs/fiches/transitaires-2005.pdf>

<http://www.douane.gouve.fr>

<http://www.ekoal.re/contact>

<http://www.huyghe.fr/dyndoc-actu/45a7f474824ab.pdf> consulté le 20/04/19 à 01h45

<http://www.transitboudebza.dz>

www.arbitrage-maritime.org

[www.cc.lu.uploadtransit.genda](http://www.cc.lu/uploadtransit.genda) consulte le 06juin2019

www.esandis.com, consulté le 02avril2019

www.logistiqueconseil.org, consulté le 17/03/2019

www.logistiqueévolution.com

www.logistiqueimage.com

[www.transport international de marchandises](http://www.transport-international-de-marchandises.com)

Liste des annexes

Guide d'entretien exploratoire



Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion

Département des sciences commerciales

Master 2 sciences commerciales

Option : logistique et distribution

Guide d'entretien exploratoire

Le présent guide d'entretien exploratoire s'inscrit dans le cadre de la préparation du mémoire du master en science commerciales, option : *logistique et distribution*, intitulé « Quel est l'apport de commissionnaire de transport/transitaire Sarl Transit BOUDEBZA dans la chaine logistique internationale ? ». L'objectif poursuivi est de déterminer dans quelle mesure les commissionnaires/transitaires influencent-ils le commerce international. Toutefois, notre étude aspire à lever le voile sur le climat dans le quel évolue cet acteur de la chaine logistique internationale à savoir ses problèmes, ses contraintes et ses défis.

Guide d'entretien exploratoire

Axe I : Présentation de l'entreprise

1. Type de commissionnaire/transitaire

- Transitaire portuaire
- Transitaire aéroportuaire
- Transitaire multimodal
- Autres

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

2. Votre entreprise est-elle spécialisée dans un type de marchandise bien déterminé?

- Marchandises générales (conteneurs...)
- Vrac solides (
- Vrac liquides
- Autres

- Equipement et Engins.

.....

3. Votre entreprise est-elle spécialisée dans une destination bien déterminée ?

- Europe
- Asie
- Afrique
- Autres

Et d'Autre pays soit Exportateurs ou Importateurs.

.....
.....

Axe 2 : Les commissionnaire/Transitaire algériens dans la chaîne logistique internationale

2.1. Plateformes logistiques et entrepôts

4. Avez-vous des entrepôts ou des plateformes logistiques ? (Groupage/dégroupage) ?

- Non
- Oui

Si oui, est ce que vos entrepôts se trouvent:

- Uniquement dans la wilaya de Bejaia
- Dans tout le territoire national
- Autres

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

Guide d'entretien exploratoire

5. Comment vous assurez les marchandises que vous expédiez ?
- Vous avez votre propre courtier d'assurance
 - Vous négociez directement avec la compagnie d'assurance
 - Autre

6. Comment vous interagissez avec les Banques (algériennes et étrangères) ?
- Vous bénéficiez de facilités
 - Les banques ne facilitent pas le paiement à l'international
 - Autres

Axe 3 : Le transitaire/commissionnaire en Algérie : Problèmes et contraintes

7. Quels sont vos partenaires internationaux ? Africains, européens
8. Quels sont les difficultés que vous retrouvez avec les entreprises importatrices et exportatrices ?

Les problèmes des Commissionnaires/Transitaires avec la douane ?

9. Quels sont les difficultés que vous retrouvez la douane algérienne ?
10. Quels sont vos difficultés avec les douanes étrangères (ex : douane française, douane chinoise) ?
11. Est-ce que vous bénéficiez des facilitations douanières ?
12. Quels sont les autres difficultés que vous rencontrez lors de passage portuaire ?
13. Quels sont les autres difficultés que vous rencontrez au cours de passage aéroportuaire (passage de la marchandise dans l'aéroport) ?

Les problèmes des Commissionnaires/Transitaires avec les compagnies de transport ?

14. Quels types de difficultés que vous rencontrez avec les compagnies de transport maritime (les armateurs) ?
15. Quels types de difficultés que vous rencontrez avec les compagnies de transport aériennes ?
16. Quels types de difficultés que vous rencontrez avec la société nationale de transport ferroviaire ?
17. Quels types de difficultés que vous rencontrez avec les compagnies de transport routières ?
18. Quels sont les difficultés que vous rencontrez avec les compagnies d'assurance ?
19. Quels sont les difficultés que vous rencontrez avec les banques ?

Axe 4 : Le transitaire/commissionnaire en Algérie : solutions et perspectives

20. Comment améliorer les conditions d'exercice des commissionnaires/transitaires en Algérie ?
21. Que doit faire l'Etat pour faciliter l'exercice de votre activité ?
22. Est-ce que nous avons oublié un aspect que vous jugez intéressant ?
23. Que ce que vous nous conseiller ?

Axe 5 : Remerciements

Merci pour nous avoir accordé cet entretien riche en informations. Merci pour votre accueil chaleureux ;

Nous vous sommes très reconnaissants. _

Annexe n° 05

Date : / /2019

DEMANDE DE POSTE A QUAI

Nom du Navire : (Ship's name)

MV

Pavillon :
(flag)

Port d'attache :
(Port of registry)

LOA: Largeur (breath) :

T. d'eau été : T. E. arrivée AV: AR:
(Summer draft) (Arrival draft) (Fwd) (Aft)

GRT : NRT: DWT :

ETA DJENDJEN :

Port (s) de chargement : Dernier port touché :
(Loading port) (Last port)

Cargaison (nature/ Tonnage):
(cargo (discription/weight))

Colis lourds :
(Heavy packages)

Produits dangereux (classes) :
(Dangerous goods)

Moyens de débarquement:
(unloading gears)

Bord :
(Ship's Crane)

Terre :
(Shore Crane)

Réceptionnaires/Chargeurs :

(Receivers/loader)

T.V.A.:

Avis de la Capitainerie

Agence de consignation

Annexe N° 06



M S C . ALGERIE SARL AGENCE DE BEJAIA

Cité DES FRERES MOUHOUBI PROMOTION ABBOU QUARTIER SGHII
AD1 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773 NIS:
AD1 FAX :213 34 12 48 68
AD1

BON A DELIVRER

Navire: MAERSK WINDHOEK
Voy: YB449R
Escale: 14:03/047
B/L: MSCUKW326371
Echange le: 17/12/2014

POL: SHUAIBA
Date d'Arrivée: 15/12/2014
Quai: 22 Poste: 22
Gros : 2672

Destinataire (Client):

... SARL

CITE NAIMI 2, VILLA N 07 , ROUTE DE MAHA

ALGER

Nbr Cntrs: 10

TARE (KG):

Total P.Brut: 246 000,00 KG

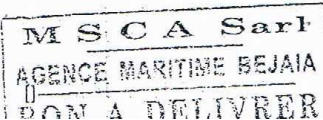
Art N°	Description			Poids Brut(KG): 246000		Tare(KG): 22000	
137	SOUDE CAUSTIQUE ECAILLEES,CAUSTIC SODA FLAKES	9600	Colis				
Chargé dans 10 Cntr(S)							
CLHU352498/1 20'	TRHU300376/4 20'	MEDU113807/0 20'	MEDU276477/8 20'	MEDU394457/9 20'			
MEDU618313/3 20'	MSCU329056/9 20'	MSCU651167/9 20'	MSCU693863/4 20'	TGHU014018/6 20'			

Produits Dangereux

Cachet Humide BON.A DELIVRER



Département IMPORT



SHIP:
 SEHA MUHENDISLIK MUSAVIRLIK TIC. VE
 MAKINA SAN. A.S. AYTEN SK 27/2
 MEBUSEVLERI TANDOGAN 06580
 ANKARA TURKIYE

**ORIGINAL
 BILL OF LADING**

VOYAGE NUMBER
OHF2QN1MA
BILL OF LADING NUMBER
ISB0381422

CONSIGNEE
 EURL
 ALGERIE NIF:
 R.C.
 NIS:

EXPORT REFERENCES

Annexe n° 01

CMA CGM

NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify
 EURL EL AMANE PNEUS IMPORT EXPORT
 LOTISSEMENT 230 LOCAL
 NO (1) OULED DERRADJ 28100 M'SILA
 ALGERIE NIF:000128056241533
 R.C.01B0562415/00/28
 NIS:000128040105174*

CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 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

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
		ISTANBUL	THREE (3)
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*
MAERSK KINGSTON	GEBZE	BEJAIA	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT	TARE	MEASUREMENT
			KGS	KGS	CBM
TCNU2971206 SEAL 00475670	1 x 40HC	373 PIECE(S)	10436.000	3700	60.000
CAIU9248068 SEAL 00482357	1 x 40HC	254 PIECE(S)	9625.000	3780	60.000
SEHA BRAND TYRES HS CODE : 401170 TOTAL 627 PIECES FREIGHT PREPAID AS PER PROFORMA INVOICE NO : AMANE 16 DATED 04 FEB. 2019 *TEL. 00213550479711 NAFOURAPNEUS2014@HOTMAIL.COM DISCHARGE PORT AGENT: CMA CGM ALGERIE 06 AVENUE BEN BOULAID Continued on Next Sheet					

ADDITIONAL CLAUSES

4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility
 5. FCL
 77. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff
 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account.
 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 therefrom 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 the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver.
 251. Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 24 per day per 20 ft and USD 48 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 48 per day per 20 ft and USD 92 per day per 40 ft. From the 61st day USD 62 per day per 20 ft and USD 124 per day per 40 ft.

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: ISTANBUL, TR 28 MAR 2019

SIGNED FOR THE SHIPPER: *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM SHIPPING AGENCY J.S.C as agents for the carrier CMA CGM S. A.



RC N° 00 B 0183582
N° Identification Fiscale
0000 0601 8358 299
N° Article
0601 0106 010
RIB CPA Béjaïa
N° 00400 302 401 70110 01 - 67
N° Identification statistique
0982.060.100.098.40
N° de Gros 20190802
Nom du navire CS SETUBAL
Date d'entrée 05/05/2019
Date de sortie 09/05/2019

Annexe n° 09

FACTURE N° : 22250

Béjaïa le : 19/05/2019

Raison Sociale: SARL TRANSIT BOUDEBZA
P/C: EURL DJY MARK
RESIDENCE LA PLAINE BLOC D 2 ETA
RC:06/00-0186261 B09 TEL:077095444
NIS:196406450017829
NIF:0009060186261

PRESTATION : REDEVANCES PARC A CONTENEURS

DDD.IMP.148/01

SECT_G DESIGNATION	Quantité	Unité	Prix_Unit	Montant (DA)
130 ARTICLE 43 Nbre jour : 3	3,000	TCS	104,500	940,50
			TOTAL HT	940,50
			TVA=19%	178,70
			TOTAL TTC	1 119,20

1333/19
04/2/19

Facture EpB

Arrêtée la présente facture à la somme de :
MILLE CENT DIX-NEUF DA
ET VINGT CTS

Mode de règlement : Paiement ? terme

SERVICE FACTURATION

- Le client ou son représentant doit s'adresser à la facturation de la DDD au plus tard le cinquième jour ouvrable après la fin des opérations pour récupérer sa facture.
- Le délai de paiement est fixé à quinze (15) jours à compter de la date d'émission de la facture.
- Le délai de contestation des factures est fixé à huit (08) jours à compter de la date de leur émission. Passé ce délai, aucune réclamation ne saurait être acceptée.

Tel. +213 (0) 34 16 76 31 / 034 16 76 35 à 39 / 034 16 75 73
الدقائق. : +213 (0) 34 16 75 71
Web : www.portdebejaia.c



SARL TRANSIT BOUDEBZA

COMMISSIONNAIRE AGREE EN DOUANE N°051/2009

Adresse : CITE TOBAL, RESIDENCE LA PLAINE, BLOC D, 2ème ETAGE SERVICES, BEJAIA
Tél : +213 (0) 34 09 00 01- 01 00- 01 02 / SUIVI MARCHANDISE : 0770 89 44 72 COMPTABILITE : 0770 31 38 78
Fax : +213 (0) 34 09 01 03
RIB : SGA BEJAIA N° 021 00504.11300.00124.74
RC N° : 0186261.B.09-06/00 ART. IMP : 06012509042 I.FISC. : 000906018626123 NIF : 000906010018857
web : _____ e-mail : atboudebza@yahoo.fr / contact@transitboudebza.dz

Facture N° 631

Bejaia, le 23/05/2019

Répertoire : 441/2019

Port : Bejaia

Doit :

Client : 001375

Annexe n° 10.

RC N° : 34/00-0464087B10 Al. :

MF : 001034046408718 NIS :

Désignation des marchandises	Poids ou volume	Fournisseur étranger	
03 TCS STC PNEUS LEGER	41840 KGS	SHANDONG HONGDE TRADE CO;L	
	Montant		
	110 353,00 \$		
Désignation débours et prestations	TVA	Débours	Prestations
DIVERS			
F. N° DU 23/05/2019 FRAIS VISITE DOUANE		30 000,00	
FRAIS DE DEBARQUEMENT COMPAGNIE			
F. N° MEDUQD232086 DU 05/05/2019 MSCA ECHANGE B/L		124 799,48	
FRAIS PORTUAIRES			
F. N° 21574 DU 14/05/2019 EPB BEJAIA		5 355,00	
F. N° 11934/19 DU 14/05/2019 BMT		16 600,50	
F. N° 12149/19 DU 15/05/2019 BMT		35 628,60	
F. N° 22250 DU 19/05/2019 EPB BEJAIA		1 119,20	
TRANSPORT ROUTIER			
F. N° 241 DU 22/05/2019 AUX. BOUDEBZA ABDELKADER		114 240,00	
HONORAIRES TRANSIT	9,00		45 000,00
OUVERTURE DE DOSSIER - COMMISSIONS DIVERSES -	9,00		2 000,00
SUIVI DEBOURS-COMMISSIONS DIVERSES	9,00		2 554,84
SAUF ERREUR OU OMISSION		Montant HT :	49 554.84
La présente facture est arrêtée à la somme de :		TVA 9 % :	4 459.94
Trois Cent Quatre-vingt et Un Mille Sept Cent Cinquante		Total Prestation :	54 014.78
Sept D,A, Cinquante Six Centimes		Débours :	327 742.78
Mode de règlement : A terme		Total TTC :	381 757.56

1 DECLARATION CODE		2 LIBELLE		3 FEUILLET		4 total / articles		EXEMPLAIRE DOUANE									
7 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL								5 ENREGISTREMENT N° DATE - HEURE CODE - BUREAU									
15 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL								11 TYPE D'OPERATION		12 MFINANCEMENT		13 COND.LIV		14 NAT.TRANS			
20 PAYS ACHAT VENTE CODE		21 PAYS DEST. DEF CODE		22 RELAT VENTE / ACHAT		23 COEF A JUST		24 SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.A)		25 TAUX DE CHANGE		26 MONNAIE AUTRES FRAIS MONTANT		27 MONNAIE ASSURANCES MONTANT			
25 DECLARANT				N° AGREMENT		LIG-REP		27 VALEUR EN DA		28 DOMICILIATION BANCAIRE							
29 CODE MANIFESTE N° DOCUMENT								30 LIGNE SOMMER DATE				31 Nbre Total (Cols Déclarés)					
32 TRANSPORT DE / VERS L'ETRANGER NATION MODE IDENTIFICATION								33 POIDS TOTAL BRUT									
35 TRANSPORT INTERIEUR NATION MODE IDENTIFICATION								36 LOCALISATION M/DES CODE				37 PAYS PROVIENR DEST CODE					
ARTICLE N°		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUE, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)						38 REGIME FISCAL		39 ORIGINE		40 CODE STATISTIQUE		41 POIDS NET			
42 VALEUR EN DA								43 TAR. PREF		44 QUANT. COMPLE							
45 CODES PIECES A JOINDRE																	
ARTICLE N°		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUE, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)						38 REGIME FISCAL		39 ORIGINE		40 CODE STATISTIQUE		41 POIDS NET			
42 VALEUR EN DA								43 TAR. PREF		44 QUANT. COMPLE							
45 CODES PIECES A JOINDRE																	
46 PIECES JOINTES :								47 LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOTAGE DES MARCHANDISES ADMISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE									
48 CODE		N° DECL		REGIME DOUANIER PRECEDENT		DATE		CODE		49 DELAI		50 TAUX. SUSP		51 MONNAIE PLUS-VALUE MONTANT			
52 MARQUE		GENRE		INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES				ANNEE		53 MONTANT CAUTION :				54 MONTANT REMISE :			
55 CODE TAXE		56 QUOTITE		57 ASSIETTE		58 MONTANT		55 CODE TAXE		56 QUOTITE		57 ASSIETTE		58 MONTANT			
59 MODE DE PAIEMENT				60 TRANSIT / SCHELEMENTS APOSES				AUTORISE PAR :				61					
COMPTANT		CONSIGN		ENG. PAYER		N° CREDIT		NOMBRE		MARQUES		N° : DU :					
DATE (LIMITE)								OBSERVATIONS									
62 DUR. FRONT				63 DUR. DEST				ENGAGEMENTS SOUSCRITS									
64 QUITTANCE CONSIGNATION								A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises décrites dans cette déclaration.									
N° : DU :								Le Déclarant									
65 QUITTANCE CONSIGNATION DROIT ET AXES								Fait A le									
N° : DU :																	
66 QUITTANCE PENALITES																	
N° : DU :																	
DATE :								SIGNATURE DU CAISSIER									
67 CONSIGNATION																	

البيان الجمركي

S.I.G.A.D.
LIQUIDATION RECAPITULATIVE

DOUANES ALGERIENNES

ENGAGEMENTS

Annexe n° 11

CAISSIER DU BUREAU

Fait A le

Le Déclarant

SIGNATURE DU CAISSIER

FISKARHEDEN

LISTE DE COLISAGE

Page 2

Vendeur
Olle Larsson
Votre n° commande

Date
23-04-19
N° de Contrat
5214
Votre rè

N° de command
118189
N° bon de livr.
19

Porteur

Acheteur
To the order of
ALGERIA GULF BANK
on behalf of SARL SUMECWOOD
LOTISSEMENT 246, LOT N 04
TADJENANET MILA ALGERIE

Annexe n° 12

Destinataire

Marquage produit
SUM U 1-3

Carriage by

Modalités de livraison
CFR Algerian port

Port de Chargement
Bejaia

Destination Finale

Paquet	Texte	B/L	Pieces	Runmeters	m3
	Bois Rouge 025x100 Inassortis				
	1,8 2,1 2,4 2,7 3,0 3,3 3,6 3,9 4,2 4,5 4,8 5,1 5,4				
997145		462	462	1940,4	4,851
997159			462	2079,0	5,198
	Totalt artikel	462	924	4019,4	10,049
2		462		10,049	
	Bois Rouge 025x125 Inassortis				
	1,8 2,1 2,4 2,7 3,0 3,3 3,6 3,9 4,2 4,5 4,8 5,1 5,4				
996582			378	1814,4	5,670
996597		377	377	1244,1	3,888
	Totalt artikel		755	3058,5	9,558
2			378	9,558	
	Bois Rouge 025x150 Inassortis				
	1,8 2,1 2,4 2,7 3,0 3,3 3,6 3,9 4,2 4,5 4,8 5,1 5,4				
997941		308	308	924,0	3,465
997949		308	308	1016,4	3,812
997993		308	308	924,0	3,465
997996		308	308	1016,4	3,812
998005		308	308	1386,0	5,198
	Totalt artikel		1540	5266,8	19,752
5		616		19,752	
	Bois Rouge 025x175 Inassortis				
	1,8 2,1 2,4 2,7 3,0 3,3 3,6 3,9 4,2 4,5 4,8 5,1 5,4				
993775			264	1267,2	5,544
993777		1 262	263	945,9	4,138
993779			264	1346,4	5,891
993786		264	264	1029,6	4,505
	Totalt artikel		1055	4589,1	20,078
4		1 262		20,078	
		264	264		

Fiskarhedens Trävaru AB
Fiskarheden 139
S-780 68 TRANSTRAND

Téléphone
+46(0)280-593 000

N° TVA
556089-8719

Fax
+46(0)280-220 76

N° TVA
SE556089871901

KD 56°C/30 min W36



Annexen^e 13.



(253)8682022062758P0387692

1. İhracatçı Consignor Expéditeur	NO P 0387692	ORJİNAL ORIGINAL ORIGINAL
SEHA MÜHENDİSLİK MÜŞAVİRLİK TİC. VE MAKİNA SAN.A.Ş. AYTEN SOK 27/2 MEBUSEVLERİ TANDOĞAN 06580 ANKARA, TÜRKİYE	MENŞE ŞAHADETNAMESİ CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE	
2. Alıcı Consignee Destinataire		
EURL MUSILA ALGERIE NIF: NIS:	3. Menşe Ülkesi Country of Origin Pays d'origine	TÜRKİYE
4. Taşımaya İlişkin Bilgiler (Tercihe Bağlı) Transport Details (Optional) Informations relatives au transport (mention facultative)	5. Gözlemler Remarks Remarques	
FROM TÜRKİYE TO ALGERIA BY SEA LINE		
6. Sıra No; kolilerin marka ve işaretleri, sayı ve türleri; eşyanın tanımı Item number; marks, numbers, number and kind of packages; description of goods Numéro d'ordre – Marques, numéros, nombre et nature des colis – Désignation des marchandises	7. Miktar Quantity Quantité	
SEHA BRAND TYRES (HS CODE:401170) TOTAL QUANTITY : 627 PCS. AS PER INVOICE NO: IHR2019000000158 AS PER PROFORMA INVOICE NO AMANE 16 DATED 04 FEB.2018 - GOODS ARE TURKISH ORIGIN	20,061 KG.	
8. Yukarıda Tanımlanan Eşyaların 3 Nolu Kutuda Belirtilen Ülke Menşeli Olduğu Tasdik Olunur. The Undersigned Authority Certifies That The Goods Described Above Originate In The Country Shown In Box 3 L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case No 3		
Düzenleme Yeri ve Tarihi, İsim, İmza ve Yetkili Mercinin Mührü Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority Lieu et date de délivrance, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente		

ANKARA FORM-0 312 278 30 40

18 MAR 2019
SEHA MÜHENDİSLİK MÜŞAVİRLİK TİC. VE MAKİNA SAN. A.Ş.

Annexe n° 14.

CERTIFICATE

TUV



QUALITY CONTROL / CONFORMITY CERTIFICATE

CONSIGNEE : EURL EL AMANE PNEUS IMPORT EXPORT (LOTISSEMENT 230 LOCAL NO. 11)
BOULEVARD DERRADI 28100 MISLA ALGERIE
NIF: 00128056241533 R.C. 18056241500728 NIS: 00128040165174

ACCORDING TO THE INSTRUCTIONS RECEIVED BY THE SUPPLIER: SEHA MUH.MUS.TIC. VE MAK. SAN. A.S., WE HAVE INTERFERED AT GEBZE, TURKEY TO EFFECT A QUALITY CONTROL REPORT.

THE QUALITY CONTROL AND CONFORMITY CONCERNED THE DETAILED SHIPMENT BELOW

GOODS : SEHA BRAND TYRES
MANUFACTURER : SEHA MUH.MUS.TIC. VE MAK. SAN. A.S.
COUNTRY OF ORIGIN : TURKEY
B/L NO : ISB0381422
NBR. OF CONTAINERS : 2
TOTAL PCS / KGS : 627 PCS – 20061 KGS
INVOICE NO – DATE : IHR2019000000158 – 18 MAR. 2019
DATE OF INSPECTION : 18.03.2019
PLACE OF INSPECTION : GEBZE , TURKEY
PORT OF LOADING : TO BE LOADED AT GEBZE, TURKEY
DESTINATION : BEJAIA PORT, ALGERIA
TERMS OF DELIVERY : CFR BEJAIA

WE HEREBY CERTIFY THAT THE COMMODITY OF PNEUS, SEHA BRAND TYRES, SPECIFIED IN THE CERTIFICATE AND MANUFACTURED BY SEHA MUH.MUS.TIC. VE MAK. SAN. A.S. IN THE YEAR 2018-2019, ARE OF TURKISH ORIGIN AND MANUFACTURED IN ACCORDANCE WITH INTERNATIONAL TYRE HOMOLOGATION STANDARDS, JATMA, TRA OR ETRTO.

- GOODS ARE TURKISH ORIGIN.

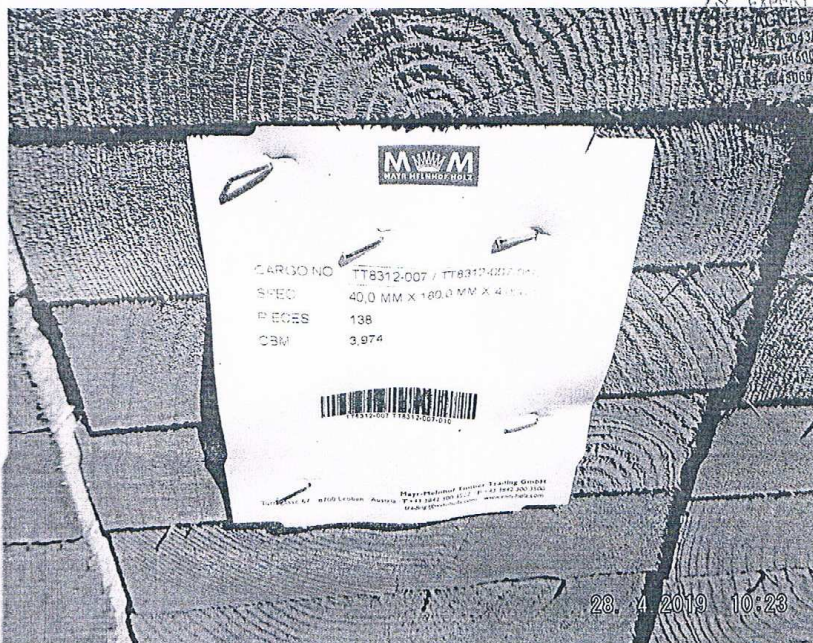
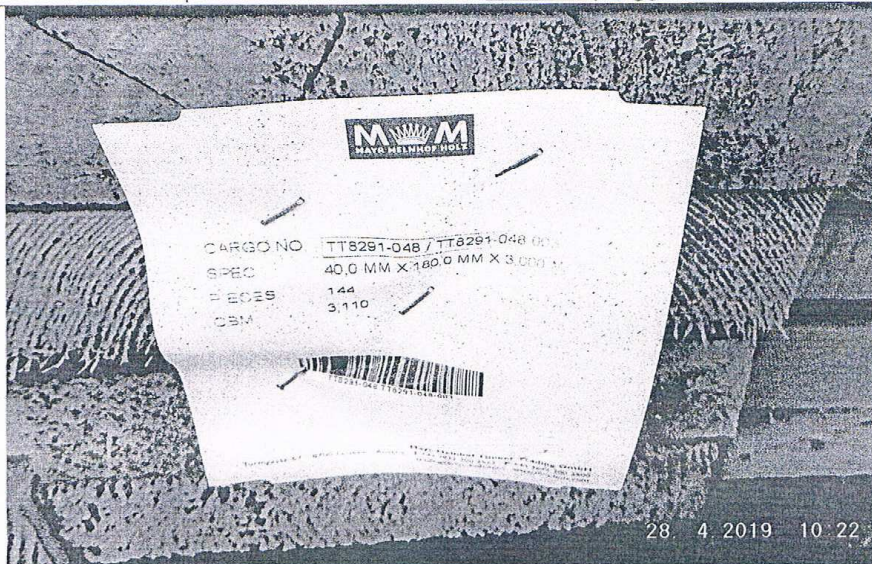


CEOC
INTERNATIONAL

Bureau d'Expertise Maritime & Consulting

Lieutenant B. Boudebza. *Annexe n° 15*

Lieutenant au long court, Navigation 1^{er} Classe.
Diplômé de l'Institut ISM – Branche de l'Université Maritime Mondiale Melmeo Suède.
Expert dans le domaine de Facultés Maritime, agréé par UAR
Agrément UAR N 043/2016.
Téléphone 00 213 770 16 00 00 – Email MarineSurveyCo@gmail.com



Bureau d'Expertise Maritime & Consulting

Lieutenant B. Boudebza. *Annexe n° 16.*

Lieutenant au long court, Navigation 1^{er} Classe.
Diplômé de l'Institut ISM – Branche de l'Université Maritime Mondiale Melmeo Suède.
Expert dans le domaine de Facultés Maritimes, agréé par UAR
Agrément UAR N 043/2016.

Téléphone 00 213 770 16 00 00 – Email MarineSurveyCo@gmail.com

Sur requête de SARL TRANSIT BOUDEBZA, nous BOUDEBZA Boualam, Expert en facultés maritime agréé par l'Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance UAR, demeurant à Village Meghra, Commune de Boukhelifa, Tichy, Béjaia, attestons par la présente avoir procédé le 28 Avril 2019 au control et constations visuel de la marchandise, de 782 fardeaux de bois blanc de 1 762,876 MT Soit 2 948,491 M3, importés par la Société ~~SARL TRANSIT BOUDEBZA~~ ~~KSEUR BEJAIA 06000 ALGERIE~~.

INFORMATIONS GENERALES :

Fournisseur	MAYR MELNHOF HOLZ LEOBEN GMBH A-8700 LEOBEN TURMGASSE 67 AUSTRIA .
Cargaisons	BOIS BLANC.
Quantité	782 FDX de 1 762,876 MT Soit 2 948,491 M3
Facture Commercial n°	1635627 du, 17/04/2019 à LEOBEN.
Connaissance	B/L N° 3 ÉMIS le, 17/04/2019 à KOPER.
Origine	Autriche.
Navire	M/V BREB CUXHAVEN

CONSTAT :

Les opérations de déchargements des sept cent quatre vingt deux (782) fardeaux de bois blanc se sont déroulées dans de bonnes conditions et les travaux d'expertise ont portés visuellement sur un échantillon de 20,84 % soit 163 fardeaux avec des instruments de control appropriés. nous avons constaté que certaines spécifications ont connus des augmentations dimensionnel peut significatives.

CONCLUSION :

Les sept cent quatre vingt deux (782) fardeaux de bois blanc, d'origine d'Autriche sont conformément au plan de la qualité et aux spécifications contractuelles selon les documents et marchandise débarquée a quai au niveau de terminal a bois au port de Bejaia.

Le présent rapport est dressé pour dire, d'une part, sincères et conforme le constat ci-dessus établi et d'autre part, pour servir et valoir ce que de droit.

L'Expert.



Données :

- Photos.
- Copie B/L.
- Copie Facture Commerciale.

NOM :-----

PRENOM :-----

DATE :-----

ANNEXE N°17

FICHE DE CONTROLE QUALITE ET DE marchandise

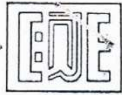
ZONE CONTROLEE	
DATE ET HEURE DU CONTROLE	
CONTROLEUR	

Eléments à contrôler	Critères	Moyens de mesure	Résultats acceptables	
			OUI	NON

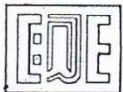
Causes de non qualité des travaux	Corrections à mettre en œuvre (par qui et à quel moment)

Signature de l'opérateur

Signature du donneur d'ordres :



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التجارة
المركز الوطني للسجل التجاري
C.N.R.C



مستخرج السجل التجاري
محل
شخص معنوي

رقم التسجيل : 04 ب 16/ 00 - 0966214
تاريخ التسجيل في السجل التجاري : 2013/11/28

139

الاعتقوبات التي يتعرض لها الخاضع للقيد في حالة مخالفة أحكام القانون رقم 08/04 المؤرخ في 14 غشت سنة 2004 والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية.

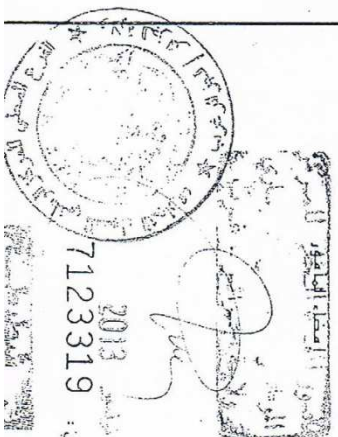
طبقا لأحكام المواد 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41 من القانون المذكور أعلا، يخاف بزيادة من 5000 إلى 500000 دج و/أو الحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) كل من :

- يمارس نشاطا تجاريا قارا أو غير قار دون التسجيل في السجل التجاري؛
- يبدى بضميريات غير صحيحة أو يدلي بملفوظات غير كاملة بهدف التسجيل في السجل التجاري؛
- يمارس نشاطا تجاريا قارا دون حيازة محل تجاري؛
- يمارس نشاطا أو مهنة مقيمة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري دون تقديم الرخصة أو الإيعاد المطلوبين؛
- يمارس تجارة خارجية عن موضوع السجل التجاري؛
- لم يشهر البيانات القارنية السنوية المنصوص عليها في الفقرة 11. 12. 11 و 15 من القانون المذكور أعلا؛
- يفتد أو يزود مستخرج السجل التجاري أو الرنانج المرتبطة به؛
- لم يعمل بيانات مستخرج السجل التجاري في الأجال القارنية؛
- يمتنع وكالة لممارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري باستثناء الزوج، الأصول والفروع من الدرجة الأولى.

ملاحظة :

لا يعني التسجيل في السجل التجاري التاجر من الإلزامات التي تقع على عاتقه خلال ممارسة أنشطته، لا سيما عندما تكون هذه النشاطات موزعة تنظيم خاص.

إمضاء الخاضع للتسجيل
أو ممثله الشرعي



التاريخ : 2013
7123319
الرقم التسلسلي :



SEHA MÜHENDİSLİK
MÜŞAVİRLİK TİCARET VE
MAKİNA SANAYİ A.Ş.

Ayten Sokak 27/2
Mebusevleri 06580
Ankara / TÜRKİYE



Tel.: +90 312 215 75 00 Fax: +90 312 223 49 78 - 215 75 15
www.seha.com.tr - info@seha.com.tr
KAVAKLIDERE V.D.: 758 027 0351 - Tic. Sic. No.: 68695
ATO Sic. No.: 68/132 - Mersis No.: 4884-5677-1647-2740

BILL TO :

EURL: [REDACTED] IMPORT EXPORT e-FATURA
[REDACTED] M'SILA, ALGERIA
NİF. [REDACTED]
NİS. [REDACTED] TEL [REDACTED]

No: 18 MAR. 2019

Tarih / Date:

THR2019000000158

FATURA / INVOICE

Annexe n° 20.

PAYMENT TERM : DP AT SIGHT
PORT OF LOADING: BEBE, TURKEY
DELIVERY TERM : COST AND FREIGHT BEJATA PORT
TRANSPORTATION : BY SEA TRANSPORT
B/L NO : 1500381422

TRANSFER BANK : BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE

TURKISH BANK : ALBARAKA TURK KATILIM BANKASI TURAN GUNES BR.
ANKARA TURKIYE

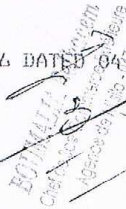
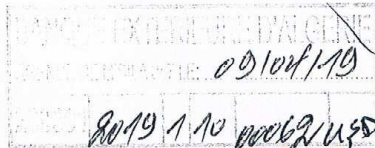
IBAN : TR33 0020 3000 0017 6030 0000 03

CODE	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT	QUANTITY	UNIT PRICE	TOTAL
	SEHA BRAND TYRES	KG	PCS	USD	USD
36030	7.50-16 BPR KNK30	4,050	300	41.43	12,429.00
36130	7.50-16 BPR KNK32	540	40	41.43	1,657.20
43760	11.5/80-15.3 14PR KNK48TL	2,360	80	81.24	6,499.20
45250	10.5/65-16 12PR KNK48	950	50	65.86	3,293.00
50030	8.3/24 BPR KNK50	220	10	84.64	846.40
51541	18.4/26 16PR KNK50	2,511	27	287.92	7,773.84
51840	14.9/26 10PR KNK50	600	10	200.40	2,004.00
53150	14.9/30 12PR KNK50	4,050	50	231.37	11,568.50
53340	14.9/30 12PR T213	4,050	50	231.37	11,568.50
62420	11.00-20 16PR KNKBB TT	730	10	234.48	2,344.80
TOTAL :		20,061 KG	627 PCS		CFR 59,784.64

FIFTY NINE THOUSAND NINE HUNDRED EIGHTY FOUR AND 64 % US \$

- GOODS ARE TURKISH ORIGIN.

- AS PER PROFORMA INVOICE NO: AMANE 16 DATED 04 FEB. 2019



Annexe n° 21

CMA CGM ALGERIE SPA

06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA

Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:06010175522

CMA CGM

Banque: AGB:032001074393001208-10

Tel: 034 12 93 29 / 30 Fax: 034 212578

BL: ISB0381422 - ISB0381422 - FR001

AVIS D'ARRIVEE

Client: 0001678485 - REF: DZIM1112039

Réceptionnaire: AMANE ENNES EURL
 OULED DERRADJ MSILA

Voyage EPJSCMAFN Navire BOMAR VICTORY Prov. MALTE D. Accost: 02/05/2019

lieu chargement: ### Zone.: BEJAIA/BEJAIA/
 Gros: 783 Bureau douane: BEJAIAPORT

Art	BL1	Détail BL	size	MarchandiseD1	Colts	Poids	Tare
081-00	ISB0381422	TCNU2971206	40HC	STC SEHA BRAND TYRES	373	10 436,000	3 900,000
081-00		CAIU9248068	40HC		254	9 625,000	3 900,000

Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	68 800,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	7 740,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 300,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	6 800,00
DZA06	TAXE PEAGE	406,03
DZA07	TAXE BL	1 000,00
VAT00	TVA	16 348,75
Montant=		103 394,78

CENT TROIS MILLE TROIS CENT QUATRE-VINGT QUATORZE D A ET SOIXANTE DIX HUIT CTS

1USD 119,4036 1EUR= 134,1447

Important:

- 1- Veuillez vous présenter muni du connaissance original(éventuellement endossé par votre banque)
- 2- d'un cheque de suivi conteneurs 300 000 DA/20' 600 000 DA/40'
- 3- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus-tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.
 En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur
- 4- Cet avis d'arrivée ne tient pas lieu de facture. La facture sera établie au moment de l'échange.
- 5- Les conteneurs CMA CGM doivent être restitués à BMT port de Bejaia.
- 6- Les surestaries appliquées des navires accostés à partir du 15 Mars 2019 :
 20'ST : franchise 15jours du 16-40: 24\$ de 41-60: 46\$ de 61-90: 62\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-40: 48\$ de 41-60: 92\$ de 61-90: 124\$
 20'REF : franchise 5jours du 6-11: 55\$ de 12-30: 100\$ de 31-90: 120\$ 40'REF : franchise 05jours du 6-11: 110\$ de 12-30: 200\$ de 31-90: 240\$
 20'Spéciaux : franchise 15jours du 16-40: 33\$ de 41-60: 44\$ de 61-90: 60\$ 40'Spéciaux : franchise 15jours du 16-40: 66\$ de 41-60: 88\$ de 61-90: 120\$
- 6a- Les surestaries appliquées des navires accostés avant le 15 Mars 2019:
 20'ST : franchise 15jours du 16-40: 22\$ de 41-60: 44\$ de 61-90: 60\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-40: 44\$ de 41-60: 88\$ de 61-90: 120\$
 20'REF : franchise 5jours du 6-11: 55\$ de 12-30: 100\$ de 31-90: 120\$ 40'REF : franchise 05jours du 6-11: 110\$ de 12-30: 200\$ de 31-90: 240\$
 20'Spéciaux : franchise 15jours du 16-40: 30\$ de 31-60: 40\$ de 61-90: 60\$ 40'Spéciaux : franchise 15jours du 16-30: 60\$ de 31-60: 80\$ de 61-90: 120\$
- 7- Frais de Gestion:
 Tout Bl dont les conteneurs ne sont pas restitués dans un délai de 90jours est soumis à une facturation supplémentaire de frais de gestion 40 000 DA HT.
- 8- CMA CGM Algérie n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée des ses marchandises.



République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère des Finances

Ministère du Commerce

Ministère des Transports

Annexe n° 22.

INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE
FIXANT LES PROCEDURES PERMETTANT D'ASSURER
DES CONTROLES MIXTES AUX FRONTIERES DES PRODUITS IMPORTES

En application de l'Instruction de Monsieur le Premier Ministre n°353/PM du 16/11/2015 relative à la mise en œuvre de réformes visant l'amélioration du climat des affaires et, notamment, les aspects ayant trait au commerce transfrontalier, la présente instruction interministérielle a pour objet de mettre en place une procédure permettant d'assurer des contrôles conjoints et simultanés des produits importés, impliquant les services du Ministère des Finances (Douanes), du Ministère du Commerce et du Ministère des Transports, constitués en « brigade mixte ».

Cette procédure vise essentiellement la réduction des délais de séjours prolongés des marchandises au niveau de l'ensemble des aires de dédouanement portuaires et extra-portuaires et des surcoûts engendrés par les multiples opérations de manutention de conteneurs.

Les contrôles mixtes envisagés doivent intervenir après le dépôt de la déclaration en douane et son enregistrement par les services des douanes.

Pour permettre une action coordonnée et simultanée des différents services concernés, les contrôles conjoints doivent intervenir dès la décision des services des douanes pour la visite physique des produits importés.

A l'effet d'assurer la coordination des contrôles, il est convenu des dispositions suivantes, selon le type de destinations réservées au produit importé :

- En cas d'orientation vers le circuit vert ou les Opérateurs Économiques Agréés (OEA) :
Les services des douanes n'opèrent pas de contrôle a priori, ni documentaire, ni physique. Toutefois, les services du commerce, peuvent procéder à des contrôles a posteriori.
- En cas d'orientation vers le circuit orange ou rouge :
 1. Dès l'arrivée des produits importés, voire avant, l'opérateur ou son représentant dûment habilité, doit déposer le « dossier d'importation » auprès des services du commerce. Ce dossier ne doit pas être redondant avec celui à déposer auprès des services des douanes. Les deux administrations s'organisent pour l'échange d'informations.
 2. Muni de l'accusé de réception de la « Déclaration d'Importation du Produit (DIP) » ou de « l'Autorisation d'Admission du Produit » (dans le cas de contrôle documentaire), le commissionnaire en douane souscrit la « Déclaration en Douane » auprès des services des douanes.

Annexe n° 23.

3. Dès la décision de visite prise par les services des douanes, le commissionnaire en douane doit programmer la date de la visite, dans un délai n'excédant pas 48 heures, à convenir en coordination avec l'exploitant de l'aire de dédouanement (Entreprise portuaire, port sec ou autre zone sous douane) et en informer l'ensemble des services concernés. En cas d'absence de l'un des membres de la brigademixte, le service concerné doit obligatoirement procéder à son remplacement, sans changement du programme de visite.

A la date de la visite convenue, les exploitants des aires de dédouanement (Entreprise portuaire, port sec ou autre zone sous douane) doivent œuvrer, avec toute la diligence voulue, à mettre à la disposition de la brigade mixte de contrôle, les conteneurs, objets de la visite, ainsi que tout moyen de manutention nécessaire.

4. Après achèvement de la visite conjointe, les résultats des inspections doivent être remis par les services du commerce à l'opérateur économique ou son représentant dûment habilité :
 - Immédiatement, lorsqu'il n'est pas exigé d'analyses de laboratoire ;
 - dans le délai nécessaire aux analyses, tests ou essais lorsqu'ils sont exigés.
5. En cas d'autorisation d'admission, le commissionnaire en douane, muni des documents d'admission réglementaires, remis par l'opérateur économique ou son représentant dûment habilité, se présente aux services des douanes pour l'achèvement de la procédure de dédouanement et obtenir le « Bon à Enlever » des produits importés.
6. En cas de décision de refus d'admission, les services du commerce informent immédiatement les services des douanes qui, s'il y a lieu, peuvent autoriser l'annulation de la déclaration en douane, conformément à la législation en vigueur.

Fait à Alger, le ... 23 AVR 2016


Le Ministre des Finances
Abderrahmane BENKHALFA



Le Ministre du Commerce
Bakhti BELAÏB



Le Ministre des Transports
Boudjemaâ TALAI



Annexe n° 24

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Énergie

Autorisation d'acquisition de matières, de produits chimiques dangereux et de récipients de gaz

N° 519 du 05/12/2018

Le Ministre de l'Énergie,

- Vu le Décret Présidentiel n°17-243 du 17 aout 2017, modifié, portant nomination des membres du gouvernement,
- Vu le décret exécutif n° 15-302 du 02 décembre 2015 fixant les attributions du ministre de l'énergie
- Vu le décret exécutif n° 15-303 du 02 décembre 2015 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'énergie,
- Vu le décret exécutif 03-451 du 1^{er} décembre 2003, modifié et complété, définissant les règles de sécurité applicable aux activités portant sur les matières et produits chimiques dangereux ainsi que les récipients de gaz sous pression,
- Vu l'arrêté interministériel du 1^{er} août 2004 fixant les conditions et modalités d'acquisition, sur le marché extérieur, des matières et produits chimiques dangereux, notamment dans son art.11
- Vu les avis du ministère de la défense nationale du 29/01/2019,
- Vu la notice de renseignements de la société et la demande formulée le 27/12/2018,

AUTORISE

Article 1^{er} : ~~Entreprise~~, sise BP 75 Beni Manceur, Wilaya de Béjaia à acquérir les produits chimiques désignés et selon les modalités définies dans les articles ci-après.

Article 2 :

- Type d'acquisition : Marché local Marché extérieur
- Destination du produit : Besoins de l'activité de la société Revente

La liste des produits est jointe à la présente autorisation.

Article 3 : Les produits sont stockés à BP 75 beni manceur, Wilaya de Béjaia.

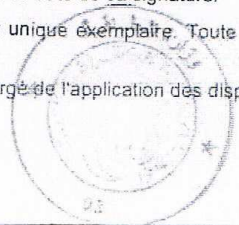
Article 4 : Le titulaire de l'autorisation s'engage à :

- Déclarer mensuellement les matières et produits chimiques en sa possession, auprès des services de la direction de l'énergie du lieu de détention ;
- Respecter l'ensemble des dispositions réglementaires prévues par le décret exécutif 03-451 du 01 décembre 2003 susvisé ;
- Formuler le dossier d'agrément au niveau des services de la direction de l'énergie de la wilaya concernée, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 08 Juillet 2014, fixant les conditions et modalités de délivrance de l'agrément des opérateurs pour l'exercice des activités nécessitant l'emploi des matières et produits chimiques dangereux ainsi que des récipients de gaz sous pression, avant toute demande de renouvellement ;
- Prendre les dispositions adéquates garantissant le non dépassement des capacités de leur stockage, la sécurité de leur transport et de leur utilisation et/ou distribution aux fins pour lesquelles cette autorisation a été délivrée;
- Respecter les conditions spécifiques de transfert de tout produit dangereux par les services de sécurité;
- Solliciter le renouvellement de la présente autorisation trois (03) mois avant son expiration ;
- Fournir aux services des douanes, une pièce justificative attestant que les produits chimiques ne sont pas périmés.

Article 5 : Cette autorisation est valable six (06) mois à partir de la date de sa signature.

Article 6 : La présente autorisation est délivrée en un seul et unique exemplaire. Toute modification, rajout ou surcharge, la rendra caduque et de nul effet.

Article 7 : Le directeur de l'énergie du lieu de détention est chargé de l'application des dispositions de la présente autorisation



Vétérinaire (A) Annexe n° 26.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الفلاحة و تنمية الريفية

مديرية المصالح الفلاحة لولاية بجاية
مفتشية البيطرية لمركز الحدود / ميناء بجاية

DOSSIER N° 133/19

المرجع : 604 /IVPF / IVW / 19

شهادة تفتيش الصحي البيطري بالمراكز الحدود للحيوانات و للمنتوجات الحيوانية. CERTIFICAT D'INSPECTION SANITAIRE VETERINAIRE AUX POSTES FRONTIERES D'ANIMAUX ET DE PRODUITS D'ORIGINE ANIMALE IMPORTES (PROVISOIRE - DEFINITIF) (*)

..... رقم س ب و : مفتش بيطري لمركز الحدود :
انا الممضي (ة) الطبيب بيطري : HADDADI OUARDIA N° AVN : 03049 Inspecteur vétérinaire du : PORT DE BEJAIA
مفتشية البيطرية لمركز الحدود / ميناء بجاية
اصرح بتفتيش هذا اليوم : على الساعة :
Certifie avoir ce jour le : 20.04.19 à 10 Heures 00 mn, procédé au contrôle des documents et inspecté (s)
le (s) produits (s) désigné (s) comme suit :

Nature:..... Poudre de lait entier a usage industriel.....
التنوع:.....
التعبئة:.....
Présentation:..... SACS DE 25 KG.....
رقم ترخيص الصحي للاستيراد (*):.....
Poids:..... 453 550 KG.....
N° DSI (*):.....
du:.....
الكمية:.....
Moyen de transport:..... CONTAINERS.....
Quantité:..... 18 142 SACS.....
الرمز:.....
Date d'arrivée:.....
وسيلة النقل:.....
Codé Usine N°:..... 2575.....
تاريخ الإرسال:.....
Date d'envoi:..... 29.01.2019.....
Pays de provenance:..... N.ZELANDE.....
البلد الأصل:.....
Pays d'origine:..... N.ZELANDE.....
المصدر:.....
Exportateur:..... FONTERRA LIMITED.....
العنوان التجاري:.....
(raison sociale et adresse):..... 9 PRINCES STREET PRIVATE BAG 92032 AUCKLAND NEW ZELANDE.....
المستورد:.....
Importateur:.....
العنوان التجاري:.....
(raison sociale et adresse):..... ZONE INDUSTRIELLE DE BOU MESSA ALGERIE.....

et décide: (**)

أقرر: (**)

- L'autorisation d'introduction sur le territoire national
 L'autorisation d'introduction sur le territoire national avec
Interdiction de mise à la consommation
 La mise sous douane

- منح تصريح بالدخول إلى التراب الوطني.
 منح تصريح بالدخول إلى التراب الوطني مع منع التسويق
 وضع تحت مراقبة الجمارك

pour le (s) motif (s) suivant (s): (concerne les points 2 - 3)

لأسباب التالية: (بالنسبة للنقاط 2 - 3)

INTERDICTION D'INTRODUCTION SUR LE TERRITOIRE NATIONAL, JUSQU'À OBTENTION DES RESULTATS D'ANALYSES

BEJAIA LE 20.04.19 في
حرر ب... في
المفتش البيطري للمركز الحدودي



Inspecteur Vétérinaire du Poste Frontière.

(*) اشطب العبارات الغير ملائمة.
(**) ضع علامة X في موضعها.
أرسل نسخة إلى المصالح الجمارك.

HADDADI OUARDIA
Inspecteur vétérinaire
A.V.N n° : 03049

phyto sanitaire

Annexe n° 27

1. Ime in naslov izvoznika / Name and address of exporter BASE d.o.o., Koper, Slovenia for: MAYR-MELNHOF HOLZ LEOBEN GMBH TURMGASSE 67 A-8700 LEOBEN, Austria		2. FITOSANITARNO SPRIČEVALO <i>PHYTOSANITARY CERTIFICATE</i> N° EU/SV 0144914	
3. Prijavljeno ime in naslov prejemnika / Declared name and address of consignee SARL DORVILLE ZONE INDUSTRIELLE EL KSEUR BEJAIA, Algeria NIF:001106018708533		4. Organizacija za varstvo rastlin Republike Slovenije <i>Plant Protection Organisation(s) of the Republic of Slovenia</i> Organizaciji za varstvo rastlin / TO: <i>Plant Protection Organisation(s) of</i> Algeria	
6. Prijavljeno prevozno sredstvo / Declared means of conveyance Vessel M/V BREB CUXHAVEN		5. Kraj porekla / Place of origin Austria	
7. Prijavljeno vstopno mesto / Declared point of entry BEJAIA		 REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA KMETIJSTVO, GOZDARSTVO IN PREHRANO UPRAVA RS ZA VARNO HRANO, VETERINARSTVO IN VARSTVO RASTLIN	
8. Značilne oznake: število in opis pakiranj; ime proizvoda; botanično ime rastlin / Distinguishing marks: <i>number and description of packages; name of produce; botanical name of plants</i> 782 bundles BOIS BLANC (Picea spp., Abies spp.)		9. Prijavljena količina <i>Quantity declared</i> 2.948,491 m3 1.762.876,0 kg 151.736,0 pcs	
10. Potrdim, da so bile zgoraj navedene rastline, rastlinski proizvodi ali drugi nadzorovani predmeti inšpekcijsko pregledani oziroma preizkušeni v skladu z ustreznimi uradnimi postopki. Ugotovljeno je bilo, da ne vsebujejo karantenskih škodljivih organizmov, ki jih navaja pogodbenica uvoznica, ter da ustrezajo veljavnim fitosanitarnim predpisom pogodbenice uvoznice, vključno s tistimi, ki veljajo za nadzorovane nekarentenske škodljive organizme. Ugotovljeno je bilo tudi, da praktično ne vsebujejo drugih škodljivih organizmov. <i>This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party, including those for regulated non-quarantine pests. They are deemed to be practically free from other pests.</i>			
11. Dopolnilna izjava / Additional Declaration ***			
DEZINFEKCIJA IN/ALI DEZINSEKCIJA <i>DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION</i>		Kraj izdaje / Place of issue Koper	
12. Postopek / Treatment ***		Datum / Date 16.04.2019	
13. Pripravek (aktivna snov) <i>Chemical (active ingredient)</i> ***	14. Trajanje in temperatura / <i>Duration and temperature</i> ***	Ime pooblaščenega uradnika <i>Name of authorised officer</i>	
15. Koncentracija / Concentration ***	16. Datum / Date ***	Zdenko GRANDO fitosanitarni inšpektor	
17. Dodatni podatki / Additional information ***		 (Podpis / Signature)	

DCP

Annexe n° 28

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



نموذج (ك.م.م)

م.م.م
م.م.م

تصريح باستيراد المنتوج

رقم 1652 المؤرخ 10/05/2019

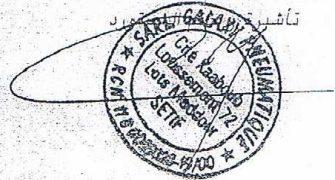
(المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 05-467 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1426 الموافق 10 ديسمبر سنة 2005)

- (1) المستورد: ~~م.م.م~~ (1) اللقب و الإسم أو إسم شركة المتعامل
- رقم و تاريخ س.ت. 11/05/2019 - 04/05/2018 (2) العنوان الحقيقي للمتعامل المعني
- العنوان: ~~م.م.م~~ (3) بين الطبيعة الحقيقية للمنتوج
- تعيين المنتوج: ~~م.م.م~~ (4) بين كيفية عرض المنتوج
- معرض في (4) و ص.ات (5) متكون من (5) 960 و 200 (5) بين عدد الطرود
- الكمية (5) 58.00 طن (7) رقم التعريف (7) 40.11.20.20.00 (6) الكمية بالأطنان
- فاتورة الشراء: ~~م.م.م~~ (8) القيمة (8) 200 (8) A3 736 (8) فاتورة الشراء (8) 2019-01-21 (7) التعريف الجمركية به أرقام
- المصاح: ~~م.م.م~~ (9) بين الرقم و التاريخ
- مكان المصدر (11) ~~م.م.م~~ (9) القيمة بالدينار الجزائري
- رقم الحصنة (12) ~~م.م.م~~ (10) اللقب و الإسم أو إسم شركة المنتج
- إشهاد المنتج (13) ~~م.م.م~~ (11) بين البلد الأصلي للمنتوج أو مكان التصنيع
- المراقبات التي تعرض لها المنتج ~~م.م.م~~ (12) علامات التعريف و المعلومات المتعلقة بشفرة المنتج
- مرجع النقل (14) ~~م.م.م~~ (13) مرجع الإشهاد المحتمل للمنتوج
- وثائق النقل (15) ~~م.م.م~~ (14) مرجع وسائل النقل
- الإنتلاق (16) ~~م.م.م~~ (15) مرجع الوثائق المتعلقة بالمنتوج
- الوصول (16) ~~م.م.م~~ (16) بين المكان و التاريخ

إشعار بالاستلام
لمفتشية الحدود

التاريخ

02 MAI 2019



Tables Des Matières

Table des matières

Introduction générale	1
Chapitre I : la chaine logistique internationale.....	5
Introduction	5
Section 01 : généralité sur la chaine logistique internationale et la distribution	6
1-1 Définition de la chaine logistique internationale	6
1-2 L'évolution de la logistique.....	6
1-2-1 les premiers balbutiements (années 50 et 60).....	7
1-2-2 la phase de démarrage (années 70 en France).....	7
1-2-3 la phase de croissance (années 80 et 90).....	7
1-2-4 la phase de maturité (années 90 et 2000).....	8
1-3 Les transports dans la chaine logistique internationale	10
1-3-1 détermination de réseau de transport.....	10
1-3-2 planification des transports.....	11
1-3-3 gestion du parc de véhicule	11
1-4 Les opérations de la chaine logistique internationale.....	11
1-4-1 des chaines logistiques convergentes	12
1-4-2 des chaines logistiques divergentes.....	12
1-4-3 des chaines logistiques mixtes « ni convergente ni divergente ».....	12
1-5 la distribution internationale.....	13
1-5-1 les structures de la distribution internationale.....	13
1-5-1-1 le commerce indépendant	13
1-5-1-2 le commerce associé	13
1-5-1-3 le commerce intégré.....	15

Section 02 : les flux et les enjeux de la chaine logistique internationale	16
2-1 Les flux de la chaine logistique internationale	16
2-1-1 le flux d'information	16
2-1-2 le flux physique	16
2-1-3 les flux financiers	17
2-2 les enjeux de la chaine logistique	18
2-2-1 les prix / les couts	18
2-2-2 la qualité des produits	19
2-2-3 le délai	19
2-2-4 la flexibilité	19
2-2-5 le niveau de service	19
2-2-6 les risques	20
2-2-7 potentiels de progrès	20
2-3 la chaine logistique internationale et le système d'information	20
2-3-1 définition de l'information	21
2-3-2 la déférence entre la connaissance et l'information	21
2-3-4 définition de système d'information	22
2-3-5 les fonctions de système d'information	22
2-3-5-1 collecter l'information	22
2-3-5-2 stocker l'information	22
2-3-5-3 traiter l'information	22
2-3-5-4 diffuser l'information	22

2-4 la différence entre la logistique et la chaîne logistique internationale	23
2-4-1 le SCM (supply chain management)	23
2-4-2 la logistique	23
Section 3 : les incoterms et les principaux auxiliaires de transport (intervenants) internationale.....	23
3-1 les incoterms	23
3-1-1 définition des incoterms	23
3-1-2 les différents incoterms existent.....	24
3-1-3 le rôle des incoterms.....	25
3-2 les principaux auxiliaires de transport international.....	25
3-2-1 Le transitaire.....	26
3-2-2 Le consignataire	26
3-2-2-1 le consignataire du navire	26
3-2-2-2 le consignataire de la marchandise (cargaison)	27
3-2-3 Manutentionnaire (l'aconier).....	27
3-2-4 Le courtier maritime.....	28
3-2-4-1 le courtier interprète.....	28
3-2-4-2 le courtier de vente et d'affrètement des navires	28
3-2-5 La douane	28
3-2-6 Le transporteur	29
3-2-7 Le chargeur.....	29
3-2-8 le commissaire d'avarie	30
3-2-9 La banque	30
3-2-10 L'assurance.....	30
Conclusion	31

Chapitre II : le commissionnaire de transport /transitaire.....	32
Introduction.....	32
Section 01 : l'activité de commissionnaire de transport/transitaire.....	33
1-1 Cadre juridique.....	33
1-2 Définition de profil transitaire	34
1-3 Les obligations du transitaire tirée du mandat.....	34
1-3-1 les obligations de mandataires.....	34
1-3-2 l'obligation de mandant.....	36
1-3-3 les obligations du transitaire dans le cadre du transit.....	37
Section 02 : les délégués rôles tenus par le transitaire	38
2-1 Les activités de transitaire	38
2-2 les fonctions du transitaire.....	38
2-2-1 le transitaire en tant que commissionnaire en douane.....	39
2-2-2 le transitaire en tant que consignataire de la cargaison	40
2-2-3 le transitaire en tant que commissionnaire de transport	41
2-2-4 le transitaire en tant qu'agent de manutention	42
2-3 les rôles du transitaire	43
2-3-1 le rôle principal du transitaire.....	43
2-3-2 le rôle spécifique du transitaire	43
2-3-3 le rôle de commissionnaire de transport / transitaire dans les transports internationaux (le commissionnaire organisateur de transport international OTI)	44
2-3-4 le rôle de commissionnaire de transport / transitaire dans les opérations de la logistique internationale (le commissionnaire intégrateur de la logistique).....	45
2-3-5 l'impact de transitaire sur la compagnie d'assurance algérienne.....	45
2-4 les avantages et les inconvénients de l'activité de transit.....	46
2-4-1 les avantages.....	46

2-4-2 les inconvénients	47
2-5 les obstacles liées aux transitaires	47
Section 03 : les enjeux de transitaire	48
3-1 L'avantage des opérations de transite efficace	48
3-2 Approche pour un système de transit efficace	49
3-2-1 partage d'informations efficaces	49
3-2-2 système de garantie	49
3-2-3 simplification des formalités de douane.....	50
3-2-4 gestion des risques.....	50
3-2-5 scellements douaniers et autres mesures de sécurité.....	50
3 2-6 infrastructures frontalières	50
3-2-7 gestion coordonnée des frontières	51
3-2-8 mesure de performances.....	51
3-3 Pays en développement sans littoral (PDSL)	51
3-4 Complexités des procédures de transit	52
Conclusion	54
Chapitre 03 : étude de cas pratique SARL transit BOUDEBZA.....	55
Introduction.....	55
Section 01 : présentation de SARL transit BOUDEBZA	56
1-1 présentation générale	56
1-2 L'organigramme de SARL transit BOUDEBZA	58
1-3 Les différents nombres de SARL transit BOUDEBZA	59
1-3-1 le commissionnaire.....	59
1-3-2 le service de la finance et comptabilité	59
1-3-3 le chef déclarant en douane	59

1-3-4 le consignataire.....	60
1-3-5 service de transport.....	60
1-3-6 agent de saisie.....	61
1-3-7 l'agent d'enlèvement.....	61
1-3-8 service de facturation.....	61
1-3-9 le service des archives.....	62
1-3-10 service des emails.....	62
1-3-11 l'expertises.....	62
1-4 les clients de SARL transit BOUDEBZA.....	63
Section 02 : le processus dédouanement de marchandise import/export au sein SARL transit BOUDEBZA.....	64
2-1 l'étape préliminaire de procédure de dédouanement.....	64
2-2 les différents documents du dossier de dédouanement.....	65
2-2-1 la liste de colisage.....	65
2-2-2 le connaissement (B/L).....	65
2-2-3 certificat de conformité.....	66
2-2-4 certificat de circulation de marchandise.....	66
2-2-5 certificat d'origine.....	66
2-2-6 le registre de commerce.....	66
2-2-7 la carte d'immatriculation fiscale.....	66
2-2-8 la facture d'achat domiciliée.....	67
2-2-9 l'avis d'arrivé.....	67
2-2-10 les factures de prestations.....	67
2-2-10-1 la prestation de L'EPB.....	67
2-2-10-2 la prestation de BMT.....	67
2-2-10-3 la prestation de transitaire.....	67

2-3 la préparation et la saisie de dossier (détail).....	68
2-3-1 la préparation de la déclaration en douane.....	68
2-3-2 la grille de saisie.....	68
2-3-2-1 la partie (éléments) fixe.....	68
2-3-2-2 la partie variable.....	69
2-4 les circuits de dédouanements.....	70
2-5 l'enlèvement de la marchandise.....	70
2-5-1 dossier destinés à la douane.....	70
2-5-2 dossier destinés pour la BMT.....	71
2-5-3 dossier destinés pour le transport.....	71
2-5-4 dossier destinés à la sortie du port ou sortie de la marchandise.....	71
2-6 les principaux résultats lors du stage pratique au SARL transit BOUDEBZA.....	72
Section 03 : la procédure faite par Sarl Transit Boudebza en cas de litige.....	73
3-1 marchandises spéciales (cas particulier).....	73
3-1-1 marchandise dangereuse.....	73
3-1-2 marchandise (la viande).....	74
3-1-3 marchandise (les fruits).....	74
3-2 marchandises non conformes.....	74
3-2-1 les documents non conformes.....	74
3-2-2 réexportation de la marchandise.....	74
3-2-3 échange standard de la marchandise.....	74
Conclusion.....	76
Conclusion générale.....	77
Bibliographie.....	80
Annexes	

Résumé

L'accroissement du volume des échanges internationaux et le développement des opérations de la chaîne logistique internationale font appel, la plupart des temps, aux des intermédiaires appelés « *transitaires* » qui interviennent en amont et en aval des chaînes de productions, aussi accomplir des formalités administrative et réglementaires qu'exigent l'administration des douanes. Cette recherche au sein de SARL transit BOUDEBZA a pour objectif de comprendre le processus d'import/export de plusieurs types de marchandises, et cela en menant une étude méthodologique documentaire et une étude de cas pratique au sein de cette société.

Mots Clés : la chaîne logistique internationale, transitaire, commissionnaire de transport, Sarl Transit Boudebza.

Summary

The increase in the volume of international Trade and the development of the operations of the international logistics chain call, Most of the time, to intermediaries called "forwarding agents" who intervene upstream and downstream of the chains of productions, also to carry out administrative formalities and regulations required by the customs administration. This research in the sen of SARL transit BOUDEBZA aims to understand the process of customs clearance of several types of goods, and this by conducting a documentary methodological study and a study on a practical case of this company.

Key words: international logistics chain, forwarding agent,

ملخص

الزيادة في حجم التجارة الدولية وتطوير عمليات سلسلة الخدمات اللوجستية الدولية ، معظم الوقت ، إلى الوسطاء الذين يطلق عليهم "وكلاء الشحن" الذين يتدخلون في مراحل الإنتاج والمصب في سلاسل الإنتاج ، وأيضاً لتنفيذ الإجراءات الإدارية واللوائح التي تتطلبها إدارة الجمارك. يهدف هذا البحث الذي أجري في SARL sen of SARL transit BOUDEBZA إلى فهم عملية التخليص الجمركي للعديد من أنواع السلع ، وذلك بإجراء دراسة منهجية وثائقية ودراسة حالة عملية لهذه الشركة.

الكلمات المفتاحية: السلسلة اللوجستية الدولية ، وكيل الشحن ، إجراءات التخليص الجمركي ،