

**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 : Finance et Commerce International**

**Thème**

***Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime  
Cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza***

**Réalisé par :**

1- KESSAI Meriem  
2- KHIMA Tinhinane

**Encadreur :**

Mr.LALILECHE Tahar

**Membre du Jury**

M : Mr MOKHTARI .  
M : Mr LALILECHE .  
M : Mr MOUSSAOUI .

**Promotion 2012-2013**

## **Remerciement**

*On sera bien ingrat si on espérait épuiser en ces quelques lignes notre dette envers tous ceux qui nous ont aidé à parachever ce travail.*

*Cependant on tient à remercier en premier lieu Dieu, le tout puissant pour le courage et la force qu'il a donné pour accomplir ce travail.*

*Nos vifs remerciements vont à l'égard de Mr. LALILECHE Tahar Veuillez trouver dans ce travail, l'expression de notre profonde gratitude pour l'aide que vous nous avez apporté.*

*Avec toute notre estime, respect et l'admiration qu'on vous porte, nos souhaits les plus sincères de joie et de réussite.*

*Nos remerciements s'adressent également aux membres du jury qui ont accepté de lire et d'évaluer ce mémoire.*

*Notre reconnaissance avec toute gratitude à nos enseignants de la spécialité Finance commerce international, auprès de qui on a appris plus qu'on ne pouvait le croire.*

*N'oublions pas la contribution de Mr BOUDEBZA ABDELKADER directeur de l'agence transit BOUDEBZA pour le privilège qu'il nous a accordé en effectuant notre stage au sein de cette agence.*

*Ainsi que tout le personnel de l'agence BOUDEBZA qui nous on fourni les informations nécessaires pour la réalisation de ce mémoire*

*Nous tenons en particulier à remercier les membres de nos famille et nos amis qui nous ont apprécié, et pour qui on doit tant ; sans être ingrat envers les personnes qui nous ont toujours soutenu, chez qui on a pu trouver le réconfort durant les moments les plus difficiles.*

*A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de ce modeste travail*

# ***Dédicace***

***Je dédie ce modeste travail à :***

***A mon très cher père...***

*Aucune dédicace ne saurait exprimer à sa juste valeur tout l'amour, le respect, l'attachement et la reconnaissance que je te porte.*

*Tu m'as enseigné la droiture, le respect et la conscience du devoir.*

*Ce travail est le fruit de tous tes sacrifices, tes encouragements, ton désir de me voir arriver et ton soutien permanent durant ce long parcours.*

***A ma très chère mère...***

*A la plus merveilleuse des mères.*

*J'espère réaliser, en ce jour, l'un de tes rêves.*

*Aucun mot ne saurait exprimer mon respect, ma considération et l'amour que je te porte.*

*Ta présence constante à mes côtés, tes encouragements et tes prières m'ont été d'une aide précieuse et m'ont permis d'atteindre le but désiré.*

*Puisse Dieu le tout puissant vous donner santé et longue vie afin que je puisse vous combler à mon tour.*

*A mon cher frère, sa femme, et leurs enfants : Hamid, Nadjette, Tinhinene, et syphax.*

***A mes deux sœurs :***

*Linda, son mari, et leurs enfants : Yanis, et Aya.*

*Sabrina et son fiancé Arezki.*

***A tous mes cousins et cousines***

***A tous mes amis : « Fayrouz, Tinhinene, Dania, ryma, khoukha, Celia, Saliha, Nadjim, Zaid, Karim, sid ali, .... » .***

***A toute la promotion FCI.***

***Meriem***

## ***Dédicace***

***Je dédie ce modeste travail à :***

*Mes très chers parents,*

*Mon très cher père qui m'a soutenu durant toutes mes études, à cet homme qui m'a tout appris, comment réussir dans la vie, à qui je souhaite une très longue vie.*

*Sans oublier ma très chère mère qui a toujours été à mes côtés, à cette femme la plus proche et la plus confidente pour moi, je te souhaite une longue vie maman.*

*A mes frères Kousseila et Ali*

*A tout mes oncles et tantes*

*A tout mes cousins et cousines que j'adore*

*A ma grand-mère*

*A la mémoire de mes grands parents*

*A tous mes amis surtout*

*Ryma, Dania, Khoukha, Meriem, Dihya, Saliha, fayrouz, Islam, Reda ,*

*Karim ,Samy , Nadjim, Jugurtha, Sid ali, Zaid*

*A toute la promotion FCI*

***Tinhinane***

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCTION GENERALE.....                                                                                                          | 1  |
| CHAPITRE I : GENERALITE SUR LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES MARCHANDISES .....                                                      | 4  |
| INTRODUCTION.....                                                                                                                   | 4  |
| I. LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES MARCHANDISES.....                                                                                | 5  |
| II. LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISE.....                                                                         | 16 |
| III. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES .....                                                                                     | 30 |
| CONCLUSION .....                                                                                                                    | 37 |
| CHAPITRE II : INCIDENT DE LIVRAISON INTERNATIONALE DE MARCHANDISES ET PROCEDURE DE RECLAMATION DES DOMMAGES                         | 39 |
| INTRODUCTION.....                                                                                                                   | 38 |
| I. LES ORIGINES DES INCIDENTS DE LIVRAISON DES MARCHANDISES .....                                                                   | 39 |
| II. LES MODALITES DE CONSTATATION DU DOMMAGE DES MARCHANDISES ET LES MESURES PRISES POUR MINIMISER LA SURVENANCE DES OBSTACLES..... | 49 |
| CONCLUSION .....                                                                                                                    | 64 |
| CHAPITRE III : CAS D'INCIDENTS CONSTATES AU SEIN DE LA SARL TRANSIT BOUDEBZA BEJAIA .....                                           | 65 |
| INTRODUCTION.....                                                                                                                   | 65 |
| I. PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL .....                                                                                      | 65 |
| II. LES CAS D'INCIDENTS CONSTATES DANS LA SARL TRANSIT BOUDEBZA .....                                                               | 68 |
| CONCLUSION .....                                                                                                                    | 76 |
| CONCLUSION GENERALE .....                                                                                                           | 77 |
| BIBLIOGRAPHIE .....                                                                                                                 | 80 |
| ANNEXES .....                                                                                                                       | 82 |

## **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

Les volumes de marchandises franchissant les frontières ont connu une hausse exponentielle en raison des changements survenus dans l'environnement commercial international, conséquence de l'apparition de nouveaux systèmes de production et de livraison.

Des millions de produits sont donc commandés, vendus et acheminés par voie aérienne, terrestre, ou maritime. Ce dernier demeure de très loin le principal mode de transport de marchandises dans le monde dont l'explosion des échanges commerciaux entre les pays au cours de ces dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu un vrai développement suite aux avantages qu'il offre à ses usagers. Dont il permet de recouvrir les zones de livraison les plus étendues du globe, en parcourant de longues distances avec des quantités immenses, il est le moyen le plus utilisé en matière de livraison des marchandises à l'international.

Le transport maritime seul ne permet pas de faire fin aux obligations soit de l'exportateur soit de l'importateur; tous dépend de l'incoterm choisi dans le contrat, de ce fait un autre mode de transport est nécessaire pour la livraison des marchandises depuis les ports jusqu'au domicile de l'acheteur.

La livraison est une opération assujettie à d'éventuels risques ou entraves qui peuvent se manifester lors de son écoulement. Cela suppose que toutes expéditions de marchandise à l'étranger exposent le vendeur et l'acheteur à des risques considérables et peu importe le choix de l'expédition.

Cependant, comme pour toute activité humaine, et à plus forte raison pour une activité qui s'exerce dans un milieu aussi agressif et difficilement prévisible que la mer et les océans, il est parfaitement illusoire de prétendre atteindre un jour le risque zéro.

Toutefois d'autres risques peuvent se rajouter tels que les incidents de manutention, de transport routier à partir des ports. En effet si la marchandise voyage à ses risques le vendeur ou l'acheteur ne doit en aucun cas les ignorer.

L'objectif de notre travail consiste à détecter l'ensemble des entraves rencontrées dès la sortie de la marchandise de son usine de production jusqu'à son arrivée au magasin du client et de s'intéresser notamment à porter des réponses au sujet le plus débattu par les opérateurs

économiques algériens qui porte sur le blocage des marchandises au port pour des mois. Alors qu'ailleurs les opérations d'enlèvement des marchandises sont une affaire de quelques jours pour ne pas dire quelques heures parfois. Ce phénomène de blocage est devenu le sujet majeur des importateurs et des exportateurs en Algérie.

Autrement dit, nous tenterons au cours de cette étude de répondre à la problématique suivante :

**« *Quels sont les déterminants de blocage des marchandises aux ports algériens?* »**

Tenter de répondre à cette question, nous amène à rechercher des réponses aux questions complémentaires qui s'imposent, à savoir :

- ❖ Quel est le processus ou le mécanisme de livraison des marchandises ?
- ❖ Quels sont les intervenants et les documents essentiels pour l'enlèvement et livraison des marchandises ?
- ❖ Quelles sont les responsabilités des intervenants ?
- ❖ Quels sont les facteurs qui pourraient expliquer, l'allongement des délais d'attente des marchandises aux ports ?
- ❖ Que faire en cas de constatation d'un dommage de marchandise ?

Ce travail se base sur 02 hypothèses principales à savoir :

- la manutention des marchandises aux ports algériens reste un blocage entier du fait de ses faibles performances et manques de moyens dont celui-ci peut être source de frein des de la production nationale, étant donné que la matière première des activités industrielles est généralement importée.
- Le blocage des marchandises aux ports algériens peut être une politique pratiquée par le gouvernement pour décourager les importations afin de réduire le déficit de la balance commerciale.

À travers notre recherche nous essayerons de répondre à ces questions, dans le but de fournir un document dont on se servira dans le cadre de travaux de recherche à caractère théorique et de disposer des données et des outils de base sur le mécanisme de livraison et les problèmes survenus en transport multimodal.

Pour atteindre cette finalité, la méthodologie de notre recherche s'est construite sur deux étapes :

**I) Une recherche bibliographique** : livres, revues, articles de loi, etc.

**II) un stage pratique et une étude de cas** qui consiste à vérifier les repères dégagés dans la théorie

Le plan du travail est réparti sur trois chapitres :

**Le premier chapitre**, nous tenterons tous d'abord de comprendre le mécanisme de livraison des marchandises par voie maritime en suite par l'intervention de transport routier national comme mode complémentaire pour la livraison internationale. Plus concrètement, nous essayerons d'identifier les principales étapes de la livraison et de mettre l'accent sur les responsabilités des intervenants dans la chaîne de transport.

**Le deuxième chapitre**, nous intéresseront plus particulièrement à l'étude des origines des incidents de livraison à tout niveau : ports, au niveau de la douane, et lors de transport routier ....etc. Et de porter un détail sur la procédure de réclamation des marchandises endommagées ou manquantes...etc.

**Le troisième chapitre**, représente l'étude de cas, illustré d'une l'analyse et une discussion des obstacles relevés au sein l'agence transit BOUDEBZA.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## CHAPITRE I : GÉNÉRALITÉ SUR LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES MARCHANDISES

### INTRODUCTION

La livraison internationale des marchandises est synonyme de transport multimodal qui désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour transporter une marchandise d'un point à un autre point par exemple, rail et route, fleuve et route, aérien et route , en effet, le moyen le plus fréquemment choisi est le transport routier du magasin d'exportateur jusqu'au port de chargement sur des navires, puis le transport maritime jusqu'au port de destination , et enfin, de nouveau le transport routier jusqu'au magasin du client.

Ce premier chapitre fera l'objet d'apporter un aperçu général sur le transport maritime ; ses différents documents utilisés et de distinguer ses nombreux intervenants, ensuite nous allons procéder aux différentes démarches effectuées aux ports (la manutention, les formalités douanières pour la délivrance des marchandises), et préciser la responsabilité des tiers du contrat de transport et enfin comme dernière section qui porte sur le transport routier qui met fin à l'opération de livraison.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## I. LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES MARCHANDISES

La livraison des marchandises est une activité vitale qui est assez complexe. La présence et l'exploitation des moyens de manutention et de transport de marchandises sont plus souvent perçues comme un service essentiel.

### 1. La livraison et son aspect juridique

La livraison, étant un concept juridique par laquelle le transporteur met fin à sa mission, elle est une notion très complexe pour que l'analyse d'une définition qui permet de bien l'illustrer.

#### 1.1. Définition de la livraison

Théoriquement, la définition qui reflète le mieux la doctrine est bien celle de RODIERE :

Pour lui, la livraison : « *est l'acte par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire, qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention.* »<sup>1</sup>

Quant aux textes internationaux, ils ne donnent aucune définition à la livraison proprement dite.

Quant au code maritime algérien, on trouve dans l'alinéa 2 de l'article 739 une définition de la livraison comme étant :

« *L'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire au connaissance* »

En accomplissant la livraison, le transporteur se décharge de sa responsabilité et met fin au contrat de transporteur. C'est alors que s'opère le transfert des risques et commence à courir le délai de la prescription.

---

<sup>1</sup>RODIERE, René, « «Traité général de Droit maritime, Affrètement transport, Tome II : Les contrats de transport de marchandises », édition Dalloz 1967, n° 545, p. 183.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 2. Concepts relatifs aux livraisons internationales des marchandises

Le domaine maritime est riche des concepts pour cela nous présentons une série de termes nécessaires à la compréhension de celui la

- **La marchandise** : Tout produit (denrées, matières premières, objets manufacturés) susceptible d'être acheté ou vendu, en gros ou au détail.
- **Le navire** : Construction flottante qui sert à la navigation maritime (moyen de transport des marchandises et les voyageurs par voie maritime), elle peut servir de plus au règlement de cette navigation.
- **L'armateur** : Est la personne qui arme le navire et l'utilise pour la navigation commerciale, et dans certains cas, propriétaire du navire.
- **L'affréteur** : Un affréteur est une personne ou une société qui loue un navire, un camion, etc. pour un temps déterminé (affrètement à temps), dans le domaine maritime on fait une autre distinction : l'affrètement coque nue, dans ce cas l'affréteur loue un navire sans équipage. Il est l'intermédiaire entre des clients qui ont des marchandises à expédier et les transporteurs, il organise l'acheminement des marchandises afin de satisfaire les besoins des expéditeurs et des destinataires dans les délais impartis et dans le respect de la réglementation des transports.<sup>2</sup>
- **Le Fréteur** : Le fréteur est une personne ou une société qui donne un navire en location en contrepartie d'une somme convenue, le fret.<sup>3</sup>
- **Le contrat d'affrètement** : Est un contrat conclu entre le fréteur et l'affréteur et a pour objet la mise à disposition d'un navire pendant un temps défini ou un trajet donné en contrepartie d'un paiement, le fret.
- **Le chargeur** : Est la personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui a conclu un contrat de transport maritime de la marchandise avec un transporteur. Il doit :
  - ❖ Payer le fret
  - ❖ Emballer, conditionner étiqueter, marquer la marchandise,
  - ❖ Présenter la marchandise en temps et lieu convenue

Le chargeur peut être l'importateur ou l'exportateur, selon la nature du contrat commercial. Il désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> M-M.DAMIEN, « transport et logistique », Edition Dunod, France, 2001, P 16.

<sup>3</sup> Idem, P 227.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- **Transbordement** : Faire passer des marchandises d'un navire dans un autre navire, et plus généralement d'un véhicule ou d'un engin de transport dans un autre véhicule ou engin. le transbordement maritime doit avoir lieu pendant les heures et sous les conditions fixées par des arrêtés du directeur général des douanes et droits indirects.
- **La cale** : Espace d'un navire destiné à recevoir la cargaison<sup>5</sup>
- **La cargaison** : Ensemble de marchandises et de produits transportés par un navire<sup>6</sup>
- **Vrac** : Marchandise chargée sans emballage dans des conteneurs spécialisés, ou dans des poches.
- **Conteneur** : Boîte métallique destinée au transport des marchandises diverses, solides ou liquides ; on distingue : conteneur réfrigéré, conteneur plate-forme.
- **Le Cabotage maritime** : Navigation sur de courtes distances à proximité des côtes, soumise aux règlements nationaux des pays concernés<sup>7</sup>
- **Les dépotages des conteneurs** : Déchargement des marchandises d'un conteneur ou d'une caisse.<sup>8</sup>
- **L'empotage** : Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.<sup>9</sup>
- **Poste acheminement et prés acheminement** : Pour acheminer une marchandise de son lieu d'origine jusqu'au port maritime et du port maritime à son lieu de destination
- **Le terminal** : Ensemble des installations portuaires permettant le chargement et le déchargement des navires.
- **Le port sec** : Plate-forme à l'intérieur des terres qui draine ou répartit les conteneurs ou marchandise en provenance ou à destination des ports.<sup>10</sup>

## 3. Le contrat de transport :

Il est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport

---

<sup>4</sup> Le dico de commerce international, in : [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com).

<sup>5</sup> KPONOU AGONKAN. Sandrine, « *Contribution à la réduction des délais de passage des marchandises* », Diplôme de Technicien Supérieur en Gestion Commerciale Spécialité Commerce International, 2008. In : [www.memoireonline.com/.../m\\_Contribution--la-reduction-du-delai-de-marchandise](http://www.memoireonline.com/.../m_Contribution--la-reduction-du-delai-de-marchandise).

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, « des transports et du logement direction du transport maritime, des ports et du littoral » février 2002, lexicque.in : [www.ac-nancy-metz.fr](http://www.ac-nancy-metz.fr).

<sup>8</sup> KPONOU AGONKAN. Sandrine, « *Contribution à la réduction des délais de passage des marchandises* », Diplôme de Technicien Supérieur en Gestion Commerciale Spécialité Commerce International, 2008. In [www.memoireonline.com/.../m\\_Contribution--la-reduction-du-delai-de-marchandise](http://www.memoireonline.com/.../m_Contribution--la-reduction-du-delai-de-marchandise).

<sup>9</sup> Idem

<sup>10</sup> M-M.DAMIEN, « transport et logistique », Edition Dunod, France, 2001, P.364.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement lettre de voiture (anciennement ou usuellement récépissé de livraison, bon de livraison...) ;
- En transport aérien de marchandises, le document se nomme lettre de transport aérien (L.T.A.).
- En transport maritime de marchandises, le document se nomme connaissance maritime

Le contrat de transport de marchandises mentionne généralement ce qui est transporté (catégorie de marchandises, poids, volumes), les lieux de chargements et de déchargements, le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport, des mentions concernant la dangerosité, les sommes à encaisser, des instructions particulières de livraison, les incoterms, etc.<sup>11</sup>

## 4. La manutention<sup>12</sup>

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent une des composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées : sacheries, roulantes, palettes, caisse...) et la manutention des vrac

### 4.1 Le système de manutention des conteneurs

Il comprend trois composantes que sont : l'entreposage sur remorque, le système des chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers.

#### - Le système d'entreposage sur remorque

Consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue et sont ensuite chargés sur des remorques qui sont tractées jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire d'entreposage, où elle restera jusqu'à ce qu'un tracteur routier l'emmène.

---

<sup>11</sup> Jean. PINEAU, « Le contrat de transport: terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis, Université de Virginie, 1986.

<sup>12</sup> [www.memoireonline.com/09/09/2668/Importance-de-la-logistique-dans-lorganisation-dun-systeme-portuaire-Cas-du-Port-de-Coton.html](http://www.memoireonline.com/09/09/2668/Importance-de-la-logistique-dans-lorganisation-dun-systeme-portuaire-Cas-du-Port-de-Coton.html)

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## - Le système des chariots élévateurs lourds

C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 42 tonnes équipés d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 2 à 3 hauteurs.

## - Le système des chariots cavaliers

est celui permettant de gerber des conteneurs sur deux (02) ou trois (03) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et les charger sur un véhicule routier ou les en décharger.

### 4.2 La manutention des marchandises non conteneurisées et des vrac

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire en ce qui concerne la manutention bord quai. Celle-ci est ensuite relayée par des élévateurs à fourche.

## 5. L'entreposage<sup>13</sup>

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage. Il existe deux principaux types d'entreposage portuaire à savoir l'entreposage en transit pour les marchandises ne restant qu'un laps de temps dans le port et l'entreposage à long terme pour les marchandises qui, pour des raisons diverses doivent séjourner plus longtemps dans le port.

L'entreposage de transit permet d'une part de réduire le risque de déséquilibre navire/quai, d'autre part il permet d'accomplir les inspections, la perception des taxes à l'importation et les autres formalités et évite l'encombrement du quai ; il ne retarde pas la rotation du navire comme tend à le faire le transfert direct dans ces mêmes circonstances. Enfin il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires et les marchandises peuvent subir du fait du mauvais temps ou des problèmes ayant surgi au cours d'escale précédente.

L'entreposage à long terme s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la totalité des revenus du port.

---

<sup>13</sup> Idem

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 6. Le dédouanement de la marchandise

C'est l'introduction des marchandises sur le territoire Douanier en provenance de l'extérieur. Avec la libéralisation du commerce, les importateurs sont libres d'importer les marchandises à l'exception de ceux qui sont prohibés ou soumis à des mesures restrictives. Suite à l'opération d'importation, les marchandises sont soumises à un régime douanier dès leurs arrivées sur le territoire douanier.

### 6.1 Présentation de la douane

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière. Cette loi détermine également son propre champ d'application ainsi que les prérogatives principales, les droits et les devoirs des agents des douanes chargés de veiller à l'application de la législation et de la réglementation douanières.

L'article 3 du code des douanes algérien fixe ces missions. Des textes à caractère législatif ou réglementaire relevant d'autres administrations de l'état mettent à la charge de l'administration des douanes, l'application des dispositions relatives au contrôle, notamment des marchandises, aux frontières. Il s'agit particulièrement des règles édictées par les ministères du Commerce, des Finances, de la Défense nationale, de l'Agriculture, de l'Industrie, de la Santé, des Transports, du Tourisme, de l'information et de la Culture.

### 6.2 L'opération de dédouanement

Le dédouanement est l'opération qui consiste à faire sortir une marchandise d'un entrepôt de la douane tout en s'acquittant des droits douaniers. Même s'il n'y a pas de taxes à payer, exemple des pays de zone de libre-échange (l'Union européenne), la marchandise doit être dédouanée à l'export et à l'import.

Il existe trois (3) sortes de procédures de dédouanement:

#### - le circuit blanc

Ce circuit est une procédure expresse de dédouanement réservée aux opérateurs économiques qui disposent de bonnes références professionnelles et qui n'ont aucun contentieux avec la Douane. Cette procédure vise à faciliter et à accélérer les opérations de dédouanement afin de mieux répondre aux contraintes économiques auxquelles sont confrontées les entreprises industrielles en réduisant les frais d'immobilisation des marchandises. Dès validation de la déclaration, le "*Bon à enlever*" est délivré.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## - le circuit rouge

Ce circuit est initié, lorsque les services de Douane observent un doute sur les éléments à contrôler dans le circuit blanc. Dans cette procédure, c'est seulement après le contrôle documentaire physique que le "*Bon à enlever*" est délivré.

## - le circuit vert

Cette procédure est accordée à tous les opérateurs économiques. Le "*Bon à enlever*" n'est délivré qu'après un contrôle documentaire.

### 6.3 Les documents de dédouanement des marchandises

L'opération de dédouanement fait appel à divers documents dont on distingue :

#### 6.3.1 L'avis d'arriver

Avis par lequel, un armateur ou son agent, informe le destinataire d'une marchandise, porteur du connaissance, que sa marchandise va arriver, ou est arrivée et qu'il pourra en prendre livraison à partir de telle date, à tel endroit. Sur l'avis d'arrivée, l'armateur ou son agent indique le temps alloué pour prendre livraison sans frais et les énonciations suivantes :

- la date, le lieu d'embarquement ;
- le nom du navire ;
- Le numéro de conteneur, la marque et le nombre de la marchandise ;
- le type de marchandise et sa description ;
- le numéro de connaissance ainsi que le poids net ;
- Les frais et les charges délivrés par la même compagnie maritime

#### 6.3.2 Le bon à délivrer

Document remis par l'agent consignataire pour les formalités d'enlèvement. Il est délivré une fois la marchandise débarque sur le territoire du pays de l'importateur. Il porte les énoncés ci après :

- le nom et l'adresse de l'importateur ;
- la date de débarquement ;
- Le nom du navire ;

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- Le lieu de réception ;
- Le port d'embarquement ainsi que celui de débarquement ;
- Le port de livraison ;
- Le numéro du conteneur, la marque et le nombre de la marchandise ;
- Le type de la marchandise et sa description ;
- Le numéro du connaissement (B / L) ;
- Le poids net de marchandise.

## 6.3.3 La déclaration en douane

La déclaration en détail est l'acte, dans les formes prescrites par les présents codes, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier.

La déclaration contient toutes les énonciations suivantes

- le nom de l'importateur et du fournisseur ;
- Le nom du déclarant (transitaire) ;
- la composition de la marchandise (nombre, nature et marque) ;
- liquidation (code, taxe, quotité, assiette et le montant) ;
- liquidation récapitulative (prix à payer, droit de douane) ;
- type d'opération, si pour la revente ou bien pour la consommation intermédiaire ;
- le prix total de la facture en devise ;
- le taux de change et la valeur en dinars ;
- Le poids total brut et le nom du navire ;
- L'origine ainsi que le poids net de marchandise.

## 6.3.4 La facture commerciale

La facture commerciale est un document comptable de référence .elle est donc un outil de règlement à l'international, adressé à l'importateur par l'exportateur, et ce après le premier envoi de la facture pro forma. Son rôle est multiple (à défaut de contrat de vente, elle matérialise l'accord entre acheteur et vendeur, permet d'établir les déclarations douanières, les titres de transport...). Rédigée avec précision, elle constitue un élément de preuve solide en cas de différend commercial entre acheteur et vendeur ou lorsque sont mises en jeu des garanties contractuelles, la facture pro forma peut être considérée comme un devis ou une offre. Elle peut d'ailleurs ensuite être suivie par la facture commerciale qui en concrétise les accords communs entre les deux parties, mais pas uniquement.

Une facture pro forma sert à :

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- Déterminer avec précision les conditions d'achat d'un produit ;
- Obtenir une autorisation de douane pour l'achat ou la vente des marchandises (dans le cas d'une exportation ou importation de produits).

## 6.3.5 Le registre de commerce

les personnes physiques ou morales de droit privé comme les personnes de droit public qui se livrent à des opérations commerciales sont immatriculées au registre du commerce et des sociétés qui ont tenus au greffe des tribunaux de commerce ou en l'absence de cette juridiction dans un ressort , par le secrétariat du tribunal de grande instance .le registre est placé sous la surveillance d'un magistrat commis à cet effet.

Ce document englobe les renseignements relatifs à l'entreprise qui sont :

- la dénomination ou la raison sociale, le siège social ;
- Le secteur d'activité, le capital social de l'entreprise ;
- Le nom du gérant et de ces associés.

## 6.3.6 Le bon à enlever

Document présenté par le client au douanier de la zone pour procéder à l'enlèvement. Il donne une description de la marchandise avec toutes les références : marques, nombre de colis, nature et autres éléments nécessaires au dédouanement, et sert à vérifier les colis. Après vérification, le douanier donne un visa pour la porte de sortie. Souvent émis via le réseau informatique portuaire douanier parfois après contrôle physique et visite. L'autorisation d'enlèvement des marchandises ne peut être donnée par l'administration des douanes qu'après que les droits et taxes dues été préalablement payés, consignés ou garantis.

## 6.3.7 Bulletin de livraison

Document que remet le pointeur livreur à l'importateur après que celui-ci a terminé toute la procédure d'enlèvement.

## 6.3.8 Certificat d'origine

Le certificat d'origine est un document normalisé qui, pour satisfaire aux exigences douanières et/ou commerciales communautaires ou étrangères, permet d'identifier les marchandises, et dans lequel l'autorité ou l'organisme habilité à le délivrer certifie expressément que les marchandises auxquelles le certificat se rapporte sont originaires d'un pays ou d'un groupe de pays donné.

## 6.4 Formalités de dédouanement

Les formalités douanières sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou une exportation

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 6.4.1 Le dossier de dédouanement

La déclaration en douane doit s'accompagner obligatoirement des documents suivants :

- Facture domiciliée auprès d'une banque ;
- Copie du registre de commerce ;
- Copie de la carte fiscale délivrée par les services fiscaux territorialement compétents ;
- Tout autre document exigible comme formalité administrative particulière, ou pour, le bénéfice d'un avantage fiscal lié à un régime préférentiel.

## 6.4.2 La procédure de dédouanement

La procédure de dédouanement est l'ensemble des formalités à accomplir pour permettre et garantir l'application des diverses mesures réglementaires, douanières ou autres, auxquelles sont soumises les marchandises importées ou exportées.

- **La déclaration des marchandises**

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

- **La conduite et la mise en douane :**

La conduite est l'opération d'acheminement des marchandises importées ou exportées vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier, le transporteur doit impérativement emprunter, pour cela, la route légale. L'opération qui suit est la mise en douane qui permet au service des douanes d'identifier, et de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'au dédouanement ou l'enlèvement.

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

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

- **Le dépôt de la déclaration en détail**

La déclaration doit être déposée obligatoirement au niveau du bureau de douane territorialement compétent dans un délai de 21 jours à compter de la date d'enregistrement du document ayant autorisé le déchargement des marchandises.

- **le contrôle et la vérification de la déclaration**

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

Le contrôle de recevabilité est un contrôle purement formel. Il consiste à s'assurer que toutes les indications nécessaires ont été fournies dans le cadre de la déclaration et que les documents dont la production est obligatoire sont annexés à celles-ci, le but de cette opération de contrôle est de déceler les inexactitudes ou omissions en rapport avec les énonciations et les documents produits à l'appui de la déclaration en détail. Cette opération permet aussi de vérifier l'authenticité et la validité des signatures en cas de poursuite. L'agent de la recevabilité est chargé de ce contrôle de conformité. Donc l'opération de recevabilité doit se réaliser immédiatement après le départ de la déclaration.

- **la liquidation et l'acquittement des droits et taxes**

Le déclarant s'acquitte auprès de la recette des droits et taxes, les droits et taxes applicables sont ceux en vigueur au jour de l'enregistrement de la déclaration en détail, que ce soit à l'importation ou à l'exportation.

- **l'enlèvement de la marchandise**

Pour disposer de la marchandise, le déclarant doit présenter un titre signifiant pour l'acquittement des droits et taxes dans le cas d'un paiement au comptant par contre les paiements différés, l'Inspecteur s'en tient au visa porté sur la déclaration par le receveur, spécifiant le mode de paiement, ensuite il délivre le bon à enlever. Le délai de l'opération d'enlèvement doit être immédiat, faute de quoi les marchandises peuvent être mises en dépôt. Lorsque le contrôle documentaire s'avère satisfaisant, en plus de la bonne appréciation que l'inspecteur peut avoir du déclarant sur la base des paramètres suivants :

- Solvabilité ;
- Garantie sur les droits et taxes et autre ;
- Fréquence de l'opération ;
- Qualité des marchandises.

Dans ce cas, il peut y accorder la main levée sur la marchandise en s'en tenant à la conformité des documents considérés comme réguliers.

Nous pouvons conclure que la notion de livraison semble être plus complexe qu'il paraît, en effet, une telle comparaison entre ces différents modes de transport ayant plus ça place dans le commerce international, cependant la livraison ne peut s'envisager sans l'opération de déchargement et de manutention, donc la livraison nécessite le bon fonctionnement des moyens de transport et la connaissances des lois régissant dans ces modes de transport pour bien mener cette opération.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## II. LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISE

Le développement du transport maritime demande une instauration de lois qui définissent l'ensemble des domaines du commerce international et pour tirer les obligations des différents agents intervenants dans ce mode de transport.

### 1. Définition du transport maritime

Le transport signifie l'ensemble des divers moyens permettant le déplacement des marchandises ou des personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux à des fins commerciales et économiques

Le transport maritime est le mode de transport des marchandises. C'est d'ailleurs le mode le plus utilisé pour cela. Il est utilisé surtout pour convoier les matières premières comme le pétrole, le fer, le charbon. Le transport maritime de personnes est de moins en moins utilisé en faveur du transport aérien. Même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post-acheminement<sup>14</sup>. Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

Le transport maritime des marchandises est régi depuis sa naissance par des conventions qui ont connu différentes modifications au cours des années, et l'apparition des conteneurs a marqué l'histoire de celui-ci.

Administrativement, il est le mode le plus complexe, il nécessite de nombreux documents pour accomplir la livraison des marchandises.

### 2. L'évolution du transport maritime

#### 2.1. Historique

Les premières expéditions qui ont été faites par voie maritime remontent aux rives du tigre et l'Euphrate. Ou il y'avait l'utilisation des systèmes de flottage. Puis il y'avait la naissance du radeau équipé de voiles qui permet d'améliorer la vitesse et donc d'augmenté les distances parcourues.

---

<sup>14</sup> Positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

En XVI siècle. Christophe Colomb avait parcouru la route de l'ouest trois fois, ensuite en 1498 Vasco gamma débarque en inde. Puis en 1513, le premier Européen à reconnu l'océan pacifique est balboa grâce aux grandes découvertes telles que la boussole, le gouvernail ...etc. Puisqu'il y'avait de grandes irrégularités dans le commerce international dans la période 1720-1850 suites a la guerre de l'Independence des USA .il faudra attendre jusqu'à 1857 pour que le premier navire de commerce à vapeur sera construit en acier, mesurant 211m de long, et en 1913, les navires à vapeur représentaient 83 % de la flotte mondiale.

La période de la Seconde Guerre mondiale se caractérise par la baisse des importations et des exportations. La construction et le développement de l'économie américaine. Mais cette dernière souffre de l'absence d'acheteurs. Ce qui pousse les USA a relancé les relations commerciales après la Deuxième Guerre mondiale, ou il y'avait un essor considérable dans la flotte mondiale. Le montage augmente dès lors dans les environs de 7% par an jusqu'en 1983 à partir de cette date. La flotte mondiale à du s'adapter à l'évolution du trafic .c'est à ce moment la que le cargo classique est devenu en déclin pour qu'il sera remplacé par le vraquier qui est parfois polyvalent, et qui possède une meilleure productivité .les navires citernes (tankers, pétroliers), les méthaniers et parfois mixte on connu une période de gloire dans les années 1970-1980.

Le transport en vrac (vraquier – cargo classique) occupe 70% du total de tonnage mondial, et les vraciers sont de plus en plus polyvalents.

Les navires-ports conteneurs représentent 4%, c'est un type de navire qui constitue la technique la plus nouvelle dans l'actualité.<sup>15</sup>

## **2.1. L'évolution de transport maritime marqué par l'apparition des conteneurs**

Le transport maritime international est le mode le plus utilisé pour la livraison des marchandises à travers le monde. C'est pour quoi, il est nécessaire de connaitre ce qui le rend le moyen le plus important, à travers son évolution, sa réglementation et ses techniques qui le régissent.

---

<sup>15</sup> [www.ac-nancy-metz.fr/enseign/transportslp/PDF/histoire%20transp.pdf](http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/transportslp/PDF/histoire%20transp.pdf) consulté le 05février2013

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

Au début de l'ère du transport maritime, le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long, car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer longtemps. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main-d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

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

L'invention du conteneur a permis donc de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de transport comme un train. On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises.

On peut noter que la taille des conteneurs est variable les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20000 conteneurs (150 000 tonnes environ).

### **3. La législation du transport maritime**

Les différents modes de transport donnèrent lieu à une multitude de conventions internationales et d'accord spécifiques couvrant l'ensemble des surfaces de transport, la sécurité, les facilitations commerciales ... etc.

Le transport maritime est régi par un ensemble de conventions et de protocoles qui sont en nombres de trois :

- La convention de Bruxelles du 25 Août 1924.
- La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968.
- La convention des Nations unies sur le transport des marchandises par mer.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 3.1 La convention de Bruxelles du 25 Août 1924

Appelée parfois « règles de la Haye » approuvée en France par la loi du 9 avril 1939, et promulguée par un décret du 25 Mars 1937, elle a été élaborée pour l'unification d'un certain nombre de règles en manière de connaissance. C'est le régime normal du contrat de transport international, elle a été ratifiée par les U.S.A. le domaine de l'application de cette convention est limité dans l'intervalle de tout connaissance émis un État signataire.<sup>16</sup>

## 3.2 Protocole de 23 Février 1968

Appelée « règles de Visby » c'est un protocole modificatif de la convention internationale de Bruxelles de 1924 signée par 22 États. Ce protocole a modifié quelques articles et a ajouté des paragraphes dans les autres articles. Il est effectivement entré en applications le 23 Juin 1977. Son domaine d'application est dans le :

- a – connaissance émis dans un État signataire.
- b- Transport à lieu au départ d'un État signataire.
- c- « clause Paramount » le connaissance prévoit que les dispositions de la convention quelque soit la nationalité du navire, du transport, des charges ou toute autre personne intéressée.<sup>17</sup>

## 3.3 La convention des États-Unis le transport de marchandises par mer 31 Mars 1978

La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer "Règles de Hambourg" a été adoptée par une conférence diplomatique le 31 mars 1978. Elle établit un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Élaborée sur la demande des pays en développement, elle n'est entrée en vigueur que le 1er novembre 1992. Les Règles de Hambourg contribuent à la protection des consommateurs du service transport au titre :

- des mentions portées sur le connaissance pour décrire les marchandises transportées ;
- du transport en pontée ;
- du transport des animaux vivants ;

---

<sup>16</sup> Auguste Raynald. WERNER, « Traité de droit maritime général: éléments et système, définitions, problèmes, principes », Édition Librairie Droz, GENÈVE, 1964, P.243.

<sup>17</sup> Jose Antonio.OCAMPO, « Annuaire de La Commission des Nations Unies pour Le Droit commercial international », United Nations Publications, 2007, New York, P .590.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- de la limitation de responsabilité du transporteur.

Les règles de Hambourg sont très avantageuses pour le consommateur du service transport :

- Champ d'application étendu au transport en ponté et des animaux vivants ;
- Si le transport en pontée est irrégulier, la responsabilité du transporteur est aggravée :  
« il est responsable du dommage subi par la marchandise du fait de la pontée, sans pouvoir s'exonérer même en démontrant qu'il a pris les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées ».
- Plafond d'indemnisation élevé en cas de pertes ou d'avaries.

Au moment où il devient État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention de Bruxelles signée le 25 août 1924 notifie au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle Les règles de Hambourg entreront en vigueur à son égard.<sup>18</sup>

## 4. Les documents de transport maritime

Le transport maritime de marchandises nécessite une masse importante de documents administratifs que nous nous chargeons évidemment de traiter durant le transport à savoir:

### 4.1. Le connaissance maritime

C'est un titre de transport émis et signé par le capitaine du navire par lequel il certifie que la marchandise a été chargée sur le navire X de la compagnie Y et qu'il s'engage à la transporter au port de destination désigné.

- Le connaissance doit mentionner :
- L'identité des marchandises : marque, nature des colis, numéro des conteneurs.
- Les noms des chargeurs, du navire, de la compagnie de transport le destinataire et leurs adresses respectives.

---

<sup>18</sup> COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, « convention des Nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer », NATIONS UNIES Vienne, ISBN ,2009.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- La date d'expédition, la signature du chargeur et celle du capitaine du navire
- Le numéro de référence du manifeste
- Fret payé ou payable à destination

Il est délivré généralement en 04 exemplaires originaux :

- Le premier reste entre les mains du capitaine (connaissance chef)
- Le deuxième est conservé par l'armateur (compagnie de transport)
- Les deux autres sont remis au chargeur qui conserve un et envoie l'autre au destinataire.

C'est un titre de propriété : A la différence des autres documents du transport, il est transmissible par endossement,

Il peut être établi :

**À ordre** : transmissible par simple endos. C'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire ;

**À personne dénommé** : le document devient non-négociable ;

**On board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature ;

**Reçu pour embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive ;

**Net de réserves** : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent ;

**Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent/limitent la responsabilité du transporteur.

Le connaissance se distingue de contrat d'affrètement du fait que ce dernier se conclut entre l'affréteur et le fréteur.

## 4.2 La lettre de transport maritime

La lettre de transport maritime est un document de transport non négociable permettant de livrer automatiquement la marchandise au destinataire nommément désigné au départ.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

La principale distinction entre la LTM et le connaissance traditionnel réside dans le fait que la LTM n'est pas négociable, il lui manque en effet une des caractéristiques essentielles du connaissance : elle ne représente pas la marchandise, elle ne peut donc pas servir au transfert de propriété sur celle-ci.

En d'autres termes, la LTM est un simple reçu de la marchandise, incorporant les conditions de contrat de transport entre l'armateur et son client

On utilise généralement la LTM dans les cas suivants :

- Lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une entreprise mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales.
- Lorsque le vendeur et l'acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents.
- Lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de brièveté du voyage.
- Lorsque le vendeur et l'acheteur entretiennent des relations commerciales suffisamment anciennes pour se dispenser de l'émission de documents négociables.
- Lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente tel : un déménagement, une expédition personnelle.

## 4.3 La charte partie

C'est l'acte écrit qui permet de constater l'affrètement de tout ou une partie d'un navire. Ce terme tire son origine du latin « CARTA PARTITA », dont l'expérience des clauses usuelles a permis la rédaction des Chartes parties types. Il existe des chartes-parties types par différents groupements d'intérêt. Les trois catégories principales sont établies par :

- Des conférences d'armateurs, chargeurs et courtiers.-Des groupements internationaux de chargeurs /affréteur.
- Des organisations internationales de chargeurs et courtiers.

Comme elle énumère les obligations de chacune des parties, quel que soit leur type, on y retrouve des similitudes notamment sur les caractéristiques du navire.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 5. Les Intervenants Dans La Chaîne De Transport Maritime

Le transport maritime est un secteur complexe par ces composantes et par son aspect international, il mobilise des intervenants spécialisés qui ont pour mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande), dont les fonctions sont clairement déterminées par un contrat de transport.

### 5.1 Le transporteur

Le transport maritime est une personne physique ou morale chargée, contre énumération ou fret de livrer les marchandises au lieu convenu et au destinataire légitime ou à son représentant dans les meilleures conditions et délais. Le transporteur intervient dans les opérations de chargement ou de déchargements des marchandises ; il peut être armateur propriétaire du moyen de transport ou bien non-propriétaire, location de navire qu'on appelle alors affrètement.

Dans le cadre de la réalisation du contrat de transport, le transporteur est tenu de :

- S'assurer de la bonne navigabilité de son navire, de l'armer, de l'équipe et de l'approvisionnement correctement.
- S'assurer de la bonne conservation de la marchandise transportée : « le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire ou à son représentant légal ».

### 5.2 le transitaire

Le transitaire est défini comme : « un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues »<sup>19</sup>.

- **Rôle principal du transitaire : effectuer les opérations juridiques intermédiaires**

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

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

---

<sup>19</sup> Lamy transport, Tome 2 (Édition 2005), page 116 n°182 .

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- Signature du bon de livraison,
- Contracte pour son mandant le second contrat de transport
- Entre temps il aura accompli les opérations en douane et entreposé la marchandise.
- Son mandant peut lui confier de prendre soin de souscrire une assurance appropriée.
- Il est tenu d'un devoir de conseil et d'information : conseiller le client sur le mode d'acheminement et de conditionnement de sa marchandise en fonction de la destination envisagée, de la nature de la marchandise, informations sur les tarifs appliqués sur la même ligne de navigation, sur le navire choisi, la date du chargement.

- **Rôle accessoire du transitaire : Agir physiquement sur la marchandise**

Il peut être tenu de certaines missions complémentaires : entreposage, gardiennage, emballage de la marchandise en attendant le transport suivant, groupage des marchandises en fonction de leur destination.

## 5.3 L'agent consignataire (agent maritime)

C'est le représentant de l'armateur. Il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour au port. On distingue deux catégories de consignataire :

### 5.3.1 Le consignataire de navire

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle des navires (liaison entre le port, le navire et l'équipage) pendant l'escale maritime et le suivi administratif des marchandises transportées.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et déclarer la marchandise sur le quai auprès de la douane.

Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur (le propriétaire du navire).

### 5.3.2 Le consignataire de cargaison

C'est une personne physique ou morale, mandataire des ayants droits sur la marchandise qui s'engage contre rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

de ses réceptionnaires. Il est chargé de payer le fret, s'il est dû, et de prendre toutes les mesures et dispositions nécessaires pour sauvegarder les intérêts de ses mandants.

## 5.4 Le Manutentionnaire (ou acconier)

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

## 5.5 Le courtier maritime

Le courtier maritime est un professionnel qui se place entre deux entreprises qui souhaitent soit acheter ou vendre un navire neuf ou d'occasion, soit le louer (affréter).

L'une des entreprises a une marchandise à transporter et l'autre possède le navire adéquat pour effectuer le transport. Le courtier met en contact les deux parties et il les appuie pour négocier, conclure et exécuter le contrat.

- Comme il existe un autre type de courtier sous le nom :

Le courtier -interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la législation des documents.

## 5.6 Les commissionnaires en douane

Nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises s'il n'a pas été agréé comme commissionnaire en douane.

Les conditions et modalités d'exercice de la profession de commissionnaire en douane seront précisées par voie réglementaire.

- Le déclarant est tenu pour responsable envers l'administration des douanes de l'exactitude des renseignements fournis dans la déclaration.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

-Les documents relatifs aux opérations douanières doivent être conservés par les déclarants pendant le délai fixé par le code de commerce à compter de la date d'enregistrement de la dernière déclaration en détail correspondante.

## 5.7 La douane

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties

## 5.8 L'assureur

L'assureur est une personne morale qui par contrat (police d'assurance) consent moyennant le paiement d'une prime d'assurance, à indemniser l'assuré des pertes et dommages du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce dans la proportion de la somme assurée.

La responsabilité des parties contractantes se limite à l'incoterm négocié lors d'exécution de contrat de transport.

## 6. Les incoterms

### 6.1 Définition

Incoterms. Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International Commercial Terms », signifiant « termes du commerce international » et traduit en français par « C.I.V. » ou « conditions internationales de vente ». <sup>20</sup>

Les Incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce internationale. Chaque modalité est codifiée par trois lettres et indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Le but des Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de

---

<sup>20</sup> Doubi Bi Tra, « Banque, finance et bourse. Lexique des termes usuels », éditions L'Harmattan, 2011, P .204.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

En fin les incoterms sont le langage commun des commerçants permettant d'éviter le mal entendu, complication, etc. Les incoterms sont de nombre de onze<sup>21</sup>.

## 6.2 Les Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures

- **FAS ou Free Alongside Ship** (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement: cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB ou Free On Board** (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert de risque et de frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

- **CFR ou Cost and Freight** (Coût et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

- **CIF ou Cost, Insurance and Freight** (Coût, assurance et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau

---

<sup>21</sup> Incoterms 2000, Manuel édité avec l'aimable autorisation d'ICC Alger-2003

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

A noter que ces quatre termes sont inappropriés lorsque les marchandises sont remises au transporteur préalablement à leur placement le long du navire (incoterm FAS) ou à leur mise à bord du navire (incoterm FOB, CFR et CIF). Il s'agit, par exemple, de la situation des marchandises placées dans des conteneurs qui sont typiquement livrées à un terminal. Dans ce cas, il est préférable d'utiliser l'incoterm FCA en lieu et place des incoterms FAS et FOB. De même, les incoterms CIF et CFR pourront être respectivement remplacés par les incoterms CIP et CPT. Les termes en C présentent la caractéristique de prévoir un transfert de risque à un point différent du transfert des frais, alors que les risques sont transférés à l'acheteur lors de la livraison (placement à bord), le vendeur acquitte les frais de transport (CFR) ou de transport et d'assurance (CIF) jusqu'au port de destination. Les deux points doivent donc être clairement identifiés dans le contrat.

## 6.3 Les Incoterms utilisables pour tous les types de transports

- **EXW ou Ex-Works** (A l'usine)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

- **FCA ou Free Carrier** (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

- **CPT ou Carriage Paid To** (Port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To** (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)  
Les conditions sont les mêmes que pour **CPT**. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.
- **DDP ou Delivered Duty Paid** (Rendu droits acquittés)  
Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations. En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.  
La version 2000 du terme **DDP** prévoyait que l'acheteur prenait en charge toutes les inspections à l'exception des opérations « diligentes » par les autorités du pays d'exportation.

## 6.4 Les deux nouveaux termes 2010

- **DAT ou Delivered At Terminal** (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)  
Ce terme remplace le terme **DEQ** (Delivered Ex Quay) , Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dues en raison de l'importation.
- **DAP ou Delivered At Place** (Rendu au lieu de destination convenu)  
Ce terme remplace les termes **DAF** (Delivered at Frontier), **DES** (Delivered Ex Ship) et **DDU** (Delivered Duty Unpaid), le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées. L'acheteur organise le

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dues en raison de l'importation.

Néanmoins, il reste possible de continuer d'utiliser les termes anciens. En effet, les règles Incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs du commerce international. Elles sont donc un outil et non une obligation. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de remettre en question les contrats déjà conclus. Dans une optique de sécurisation de vos relations commerciales, l'utilisation des règles 2010 est toutefois recommandée pour les contrats à venir.

Ainsi le transport maritime a toujours été et reste encore le moyen de transport massif de marchandises le plus économique sur les grandes distances, il est une activité internationale; il est donc plus efficace que les mesures visant à renforcer la sécurité des opérations maritimes soient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément et unilatéralement. Ainsi le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international, avec la détermination des lois et règle qui le régissent celui-ci devient le mode le plus utilisé dans l'acheminement des marchandises à l'international.

## III. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le transport routier permet de réaliser des expéditions en porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable des autres moyens de transport, présente l'avantage d'une plus grande sécurité dans l'acheminement et les délais et cela est d'autant plus vrai que la distance à parcourir est grande.<sup>22</sup> Les conteneurs sont acheminés de leur point d'origine à leur destination finale par une chaîne de transport multimodal dont le transport routier est l'un des segments et plus souvent, il est l'un des modes de transport utilisé pour des livraisons de courte distance, il est généralement le mode secondaire pour la livraison, il intervient pour compléter le trajet des marchandises dès l'arrivée des marchandises aux frontières maritimes (ports) transportées par des navires .

### 1. Définition du transport routier

Le transport routier international est réglementé par la convention de Genève du 19 mai 1956 en vigueur dans tous les pays européens, sauf l'Irlande (y compris les pays de l'Est). Cette convention dite « CMR » s'applique pour tous les transports de marchandises à titre

---

<sup>22</sup> LEGRAND.G et MARTINI.H, « gestion des opérations import-export » ;Ed Dunod, paris 2008 P.51

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

onéreux<sup>23</sup>.il se divise en trois catégories. Le premier est le routier de personnes .cela regroupe l'ensemble des entreprises permettant de transporter des voyageurs. La seconde est le transport routier de marchandises. Les transporteurs routiers de marchands permettent de déplacer des biens d'une région à une autre .enfin, la dernière catégorie est le déménagement, il s'agit également d'un transport routier de bien, mais ils sont immobiliers, le transport routier fait parti des transports terrestres comme le transport ferroviaire.

Le document de transport émis dans le cadre d'un transport international est une lettre de voiture CMR, il est signé par le transporteur et l'expéditeur et est établi en au moins trois exemplaires originaux.

## 1.1 Le transporteur routier

Le transporteur routier de marchandises est un commerçant dont l'activité consiste à exécuter, sous sa responsabilité, des déplacements de marchandises pour compte d'autrui, dans des véhicules lui appartenant ou régulièrement pris en location. Le transporteur doit exécuter lui-même l'opération de transport, soit en avoir la maîtrise ; celui qui fait exécuter le transport par un tiers est "commissionnaire de transport".

## 2. L'évolution du transport routier de marchandises

Aujourd'hui, le transport routier de marchandises est intégré dans la chaîne logistique : les prestataires s'intègrent souvent dans un contrat unique, non seulement des prestations de stockage, de manutention, d'emballage et conditionnement, ainsi que l'organisation générale des flux et les traitements d'informations associés, mais aussi les opérations de transport. La fonction de transporteur, puis le métier de transporteur routier de marchandises ont évolué en fonction :

- De l'invention et de l'évolution des choses transportées
- De l'invention et de l'évolution des moyens de transport
- Des données socio-économiques (exigences des marchés)
- Des réglementations qui ont cadré l'exercice de l'activité, puis de la profession

---

<sup>23</sup> Idem, P.52.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

Le transport international laisse une place plus importante au transport ferroviaire et au transport fluvial, mais il ne représente que le quart, mesuré dans l'unité qui lui est la plus favorable c'est-à-dire le tonnage kilométrique, du transport national.

## 3. Les techniques du transport

Les engins assurant le transport routier de marchandises sont bien connus. on distingue trois types de véhicules

- Les véhicules isolés (camions).
- Les véhicules articulés (tracteur+ semi remorque), qui sont les plus nombreux pour les transports internationaux. Ils peuvent avoir au total entre 3 et 6 essieux.

Le volume d'une semi-remorque est de 60 à 100 m<sup>3</sup>. La masse chargeable varie de 15 à 40 tonnes.

Les trains routiers (camions+ remorque) peu nombreux.

Le progrès technique et l'amélioration de la sécurité des véhicules permettent aujourd'hui de rechercher les gains de productivité par l'utilisation d'engins pouvant transporter des charges de plus en plus importantes. Mais cette évolution est freinée par les réglementations nationales dans le domaine des dimensions maximales autorisées ou du poids total autorisé en charge.<sup>24</sup>

## 4. Les modes juridiques de transport routier

On distingue deux mode juridique le transport privé et le transport public de marchandise

### 4.1 Le transport « en compte propre » ou « transport privé »

Il est dit transport privé, car il se fait par les propres véhicules et conducteurs de la société de transport ou bien avec des véhicules loués ainsi éventuellement les conducteurs, il ne peut transporter que ses propres marchandises. En cas de location, l'entreprise qui loue reste responsable du transport et des marchandises. Si le conducteur appartient au loueur, le loueur reste responsable des dommages causés aux tiers par son véhicule.

---

<sup>24</sup> CHEVALIER, (D) et DUPHIL,(F) : « transporter à l'international », 4eme édition, Foucher, France, 2009 , P.192.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## 4.2 Le transport « public de marchandises »

Le transport public de marchandises se fait soit par les propres véhicules et chauffeurs de l'État ou bien avec les "Affréteurs" ou transporteurs sous traitants

## 5. Le contrat de transport routier

Le contrat de transport est le contrat par lequel un voiturier de profession promet le déplacement d'une marchandise déterminée sur une relation définie moyennant le paiement d'une somme d'argent appelée fret"

Le contrat de transport produira ses effets quelle que soit la distance parcourue. Le prix qui sera payé à la fin de l'opération ayant pu être négocié au préalable.<sup>25</sup>

## 6. Responsabilité du transporteur et du destinataire<sup>26</sup>

La responsabilité se constitue sur les différentes tâches que doit accomplir le transporteur et le destinataire au moment de la livraison.

### 6.1 Responsabilité du transporteur

D'après l'article Art. 802 de la loi n°. 98-05 du 25 juin 1998 du code maritime Algérien : « Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire, ou à son représentant légal, sauf dans les cas exceptés par l'article suivant »

Il est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de :

- **L'ayant droit** : un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur.
- **La faute de l'expéditeur** : Elle peut être retenue si les marchandises ont été insuffisamment emballées ou si le véhicule de transport choisi était inadapté.

---

<sup>25</sup>PEYREL.F, « le transport routier de marchandise : réglementation et exploitation »Edition Gaëtan Morin, France, 1999, P. 92.

<sup>26</sup> PICON.D, «l'absence de faute du transporteur maritime de marchandises », mémoire de master, U.DE Droit d'économie et des sciences Paul Cézanne ,2005.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

- **La force majeure** : est la circonstance exceptionnelle, étrangère à la personne de celui qui l'éprouve, qui a eu pour résultat de l'empêcher d'exécuter les prestations qu'il devait à son créancier.<sup>27</sup>

Dans les cas de responsabilité fondée sur une faute, la preuve d'une force majeure est une cause d'exclusion de la faute. En bref, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

- Si l'emploi de véhicules ouverts et non bâchés lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionnée dans la lettre de voiture;
- L'absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou les avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;
- Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
- Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne.
- Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis

Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défectuosités du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci si :

- le transporteur ne répond pas de certains facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs cités précédemment ont contribué au dommage.
- l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire

---

<sup>27</sup> BRAUDO, Serge « dictionnaire du droit privé » in : <http://www.dictionnaire-juridique.com/>.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité ; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultants de leur remise au transport ou de leur transport.

## 6.2 La responsabilité du destinataire

La responsabilité de destinataire découle des Procédures recommandées qu'il doit accomplir lors de réception des marchandises

### ➤ Vérification des marchandises :

Avant de signer le bon de livraison présenté par le transporteur le destinataire doit contrôler les documents de transports afin d'assurer que les marchandises présentées sont bien destinées. Il doit vérifier si les caisses ou cartons ou autres types de colis étaient bien arrimés et calés dans le conteneur ou le camion. Il est important de contrôler le nombre de colis ainsi que l'intérieur des colis devant le transporteur et ne signer le bordereau de transport qu'après y avoir inscrit des réserves précisant le nombre de colis manquants et le nombre de colis endommagés ainsi que le type de dommages subis (casse, mouille, déchirure, rayures profondes, déformation, enfoncement) il devra vérifier que les bandes adhésives et/ou sangles sont d'origine et intactes. Vérifier si les marques des colis correspondent aux indications de la liste de colisage.

Dans le cas où le chauffeur refuse d'attendre le contrôle complet des colis, il est recommandé de ne signer le bordereau de transport qu'après y avoir inscrit ces réserves, contrôle impossible, car le chauffeur refuse d'attendre le contrôle complet des colis

Les documents correspondants à la réception des marchandises :

- La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison.
- Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

-Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention.

## 6.3 La prise en charge de la marchandise

La prise en charge de la marchandise n'est pas à confondre avec le chargement physique du véhicule. En fait, c'est l'acte juridique par lequel le transporteur accepte une marchandise en vue de son déplacement et de sa livraison et dès lors assume la responsabilité spécifique née du contrat de transport. Pour que la marchandise soit prise en charge, le transporteur doit en outre avoir fait le transfert matériel de la marchandise, de reconnaître l'état et savoir exactement de quoi il s'agit, connaître la nature de la marchandise, son poids brut, le nombre de colis, les numéros, leurs marques particulières, etc.

La remise de la marchandise par l'expéditeur devant la porte du transporteur ou sur un quai d'embarquement n'implique donc pas la prise en charge de la marchandise par le transporteur. La prise en charge dépend soit des dispositions de contrat, soit des circonstances de fait. On peut cependant admettre que la signature apposée par le transporteur ou son chauffeur sur une lettre de voiture entraîne la présomption que le transporteur ait pris en charge l'intégralité des marchandises mentionnées sur cette lettre de voiture. Pour ces raisons il est donc déconseillé de à l'avance les lettres de voiture avant de procéder au contrôle et au chargement de la marchandise.

En guise de conclusion, le transport routier c'est le moyen le plus utilisé en livraison finale de marchandises depuis le port de déchargement jusqu'au magasin du destinataire il est le transport qui complète le transport maritime, la présence de l'un des deux modes ne permet pas de faire fin à la livraison. De même il facilite la livraison pour les courtes distances, il fait profiter aux industriels, commerçants et prestataires de services des moyens de production et d'augmentation de l'activité.

# Chapitre I : Généralité sur la livraison internationale des marchandises

---

## Conclusion

Ce travail était axé sur le déroulement de la livraison internationale de marchandise qui est une notion assez complexe. Elle utilise des moyens de transport selon la nécessité de l'acheminement de la marchandise, différentes voies sont proposées : voie routière, ferroviaire, aérienne et enfin maritime dont cette dernière est la plus choisie. La livraison à l'international est synonymes de choix de deux modes de transport ou plus, elle est généralement une combinaison de la voie maritime et routière.

Le transport maritime est le moyen le plus utilisé dans les échanges internationaux, car il est le mode de transport international le plus ancien. Il représente encore aujourd'hui 90 % du commerce international en volume, même si sa part tend à diminuer ces dernières années en raison la durée du transport et les risques qu'il engendre, néanmoins il permet de transporter des quantités immenses par rapport a ses concurrents.

On ne peut pas parler de la livraison internationale sans mettre l'accent sur l'opération de dédouanement qui nécessite la fourniture de plusieurs documents, et qui procède l'opération de la manutention qui est l'intermédiaire de deux modes de transport « maritime et routier » qui est une étape importante dans la livraison internationale.

Et enfin le transport routier constitue la dernière étape de la livraison internationale de la marchandise jusqu'au magasin du destinataire ; en utilisant des camions, des remorques...etc.

Néanmoins ces modes de transport enchainent des risques et des avaries liés à la marchandise, et des risques qui menacent la vie humaine

En résumé, l'importateur ou l'exportateur doit choisir le mode le plus avantageux pour la livraison de sa marchandise en fonction du temps, du cout et de sécurité du transport.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### CHAPITRE II : INCIDENTS DE LIVRAISON INTERNATIONALE DE MARCHANDISES ET PROCÉDURE DE RÉCLAMATION DES DOMMAGES

#### INTRODUCTION

Aujourd'hui, peu de gouvernements se sont attachés à faciliter le flux important des marchandises et à réduire les effets nuisibles du transport international de marchandises sur la collectivité desservie, justement l'un des sujets les plus débattus en Algérie par les opérateurs économiques est celui du retard et les difficultés rencontrées au moment d'enlèvement des marchandises au port et spécialement lorsqu'il s'agit d'une importation, dont les procédures, sont plus complexes. Ces phénomènes survenus lors d'une livraison provoquent un ralentissement de l'activité industrielle des entreprises algériennes et l'économie dans son ensemble, d'où la majorité des importations de l'Algérie se limitent aux matières premières qui sont destinées à la production.

Au cours de ce chapitre, nous allons tenter de discerner et détecter les différents obstacles attrapés tout au long de trajet des marchandises et lors de manutention jusqu'à leurs arrivées à l'endroit mentionné dans le contrat de transport par le transport routier.

Ainsi nous procéderons aux différentes mesures à prendre pour minimiser ces risques, les différentes modalités de constatation du dommage et leurs impacts sur l'économie algérienne.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### I. LES ORIGINES DES INCIDENTS DE LIVRAISON DES MARCHANDISES

Des incidents peuvent atteindre la marchandise transportée quelque soit le mode de transport choisi notamment le transport maritime qui est le plus exposé en raison des distances qu'il parcourt, ainsi les quantités, la diversité des documents et le nombre des intervenants qu'il réclame pour finir à bien la livraison, de ce fait nous avons pu classer ces risques par origines ou sources d'où elles naissent, ( les incidents de transport maritime, les empêches survenues au niveau des ports et spécialement au niveau de la douane, et enfin les risques de transport routier. C'est ce que d'ailleurs nous allons tenter d'éclairer dans cette première section.

Avant de distinguer les différents incidents, il est important de savoir d'abord qu'est-ce qu'un incident.

#### 1. Définition d'un incident de livraison

Un incident est : « *Tout événement qui ne fait pas partie du fonctionnement standard d'un service et qui cause, ou peut causer, une interruption ou une diminution de la qualité de ce service.* »<sup>1</sup>

Un incident de livraison est un événement préjudiciable apparu lors de l'acheminement du colis ou des conteneurs. Celui-ci peut être relevé directement pendant l'acheminement (lorsqu'il y a retard ou perte) ou bien a posteriori, lors de sa livraison (détérioration, spoliation, etc.).

En bref, on entend par incident de livraison tout événement survenu pour handicaper son bon déroulement.

Les aléas que court la marchandise depuis sa sortie de l'usine de fabrication jusqu'à son arrivée au magasin du client sont de diverses origines nous avons pu distinguer ou classer trois sources d'incidents à savoir :

#### 2. Les incidents de transport maritime

Les marchandises, quels que soient leurs natures, leurs emballages, leurs destinations, sont exposées à de nombreux risques notamment lorsqu'il s'agit du transport maritime comme mode choisi pour transporter les marchandises.

---

<sup>1</sup> Delbrayelle, Pascal, «La gestion des incidents », 2004, France, In :[http:// : www.ililfrance.com](http://www.ililfrance.com)

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### 2.1 Les types d'avaries pouvant toucher les marchandises transportées par voie maritime

Il faut soigneusement distinguer les avaries particulières des avaries communes :

#### 2.1.1 L'avarie particulière<sup>2</sup>

Ce sont celles qui affectent la marchandise d'un des clients, et pas celles des autres. C'est le cas lorsqu'elle est causée soit :

Au cours du transport proprement dit et résulter :

D'un événement dit majeur, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufrage, incendie..... etc.) ;

Ou d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultante de l'humidité des cales, vol, etc.)

#### 2.1.2 Avaries-frais et dépenses diverses

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner divers frais (avaries-frais) exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle, ou d'en limiter l'importance, ou encore de permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou terminé ailleurs qu'au point prévu de destination. Par exemple, les dommages subis par une machine peuvent avoir pour conséquence d'obliger l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine, à la réparer ou reconditionner et à la renvoyer à son acheteur, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition souvent élevés.

#### 2.1.3 L'avarie commune

L'avarie commune est une ancienne forme de division des risques du transport maritime qui a émergé avec l'évolution du commerce.

Dans le langage maritime, le mot « avarie - commune », a un sens très large :

En réalité, ce n'est pas l'avarie elle-même qui est commune, il s'agit dans un langage

Juridique de « contribution commune » à l'avarie, mais bien qu'inexacte, on la

---

<sup>2</sup> DELABOUR, jules, « traité des avaries particulières sur marchandises », Renard, 2006. In books.google.fr.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Conserve pour l'opposer à l'avarie particulière qui est le dommage restant à la charge de Celui qui l'a subi. « Elle désigne toutes les pertes et les dommages des marchandises qui résultent des décisions qui ont été prises par le capitaine pour sauver le navire. Elles donnent lieu à contribution (repose sur le principe de la solidarité). On participe à indemnisation des marchandises transportées quand au cours du voyage il y a avarie et qu'une partie des conteneurs est sauvée et l'autre non. Chaque personne assurée apporte sa contribution à l'indemnisation. ».<sup>3</sup>

### ➤ La perte des marchandises :

Est la diminution quantitative de la marchandise sans dépréciation qualitative il peut s'agir aussi de la perte totale lorsque le transporteur est dans l'incapacité de livrer la marchandise à l'ayant droit.

### 2.2 Origines des avaries :

Différentes causes peuvent faire naissance à des avaries ci de dessus ; on peut citer:

- Les fortunes de mer telles que les naufrages, échouements, heurts... pouvant conduire à la perte totale du navire et naturellement des marchandises qui s'y trouvaient
- La perte de conteneurs due par exemple au mauvais temps
- La mouille qui peut résulter du mauvais temps et d'une mauvaise étanchéité du conteneur, mais aussi de la condensation à l'intérieur du conteneur
- Les écarts de températures: un navire peut lors d'un même voyage passer de zones très froides à des zones tropicales. Les marchandises transportées vont ainsi subir des écarts de températures très importants pouvant modifier leur nature ou bien la façon dont elles sont arrimées.
- Des dommages aux marchandises suite à une insuffisance ou une inadaptation du conditionnement (un navire mal équipé qui ne dispose pas de conditions nécessaires pour assurer la résistance de la marchandise tout au long de trajet maritime).

### 2.3 Retards des livraisons des marchandises

la convention de Bruxelles ne prévoyant pas de délais normaux d'acheminement, la responsabilité du transporteur en matière de retard à la livraison n'est engagée a priori que si

---

<sup>3</sup>[http:// www.transitairesromands.ch/info/term.html](http://www.transitairesromands.ch/info/term.html)

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

un délai avait été très précisément stipulé dans le connaissement ,ce qui est très exceptionnel .cependant, les tribunaux sanctionnent un délai d'acheminement manifestement excessif comme constituant une faute du transporteur donnant droit à réparation.

### 3. Les incidents aux niveaux des ports

Les ports constituent le poumon de chaque pays (porte ouverte sur l'extérieur) en ce sens qu'ils sont censés être des générateurs de valeur ajoutée, mais la majorité des incidents de livraison internationale se situent au niveau des ports, car c'est le lieu où se déroulent des opérations assez complexes (la manutention, le dédouanement, l'enlèvement... etc.) et pour différentes raisons à savoir :

#### 3.1 L'état désagréable des ports algériens

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée malgré leur importance étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays.

Il ya lieu donc de noter le paradoxe portuaire algérien, point commun avec d'autres pays émergents, et l'absence d'infrastructures portuaires modernes. Dont l'effort de l'Algérie en investissement portuaire a concerné, depuis l'indépendance jusqu'aux années 2000, uniquement les ports pétroliers, les ports polyfonctionnels sont des ports de la première génération qui sont simplement des points de rupture de charge avec très peu de compétences logistiques, sous-équipement des terminaux, mauvaise gestion du stockage, La faiblesse des capacités de déchargement et la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité de service, de la productivité et de la compétitivité.

Les ports algériens sont incompatibles avec l'évolution actuelle caractérisée par de grands navires, cet état de fait oblige les armateurs qui desservent ces ports à recourir aux cargos de petite taille qui sont des navires non économiques qui engendrent d'importants manques à gagner pour les chargeurs algériens payant ainsi des taux de fret plus élevés ( exemple des grands navires qui débarquent de la chine en vers l'Algérie sont dans l'obligation de passer par l'Espagne pour distribuer leurs contenus dans des petits navires.)<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup>TADJINE , Radhia, AHMED ZAID, Malika, « *Capacité logistique et gouvernance des ports algériens*», Université Mouloud Mammeri,

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Aujourd'hui, les délais d'enlèvement des marchandises sont de 30 à 35 jours en Algérie, 2 à 3 jours chez nos voisins. L'objectif fixé il ya dix ans étaient de ramener ces délais à 7 jours.

Ajoutant aux problèmes cités précédemment, L'Algérie a également une mauvaise image à l'étranger. Les opérateurs de manière générale ne restituent pas les conteneurs après enlèvement des marchandises.<sup>5</sup>

### 3.2 Problèmes rencontrés lors de la manutention

La manutention est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

Dans la perspective de la concurrence des ports, il est fréquemment avancé que la cause principale du manque de compétitivité des ports, qui se traduit par des pertes sensibles de parts de marché, réside dans les difficultés rencontrées dans l'organisation du travail de la manutention, il s'agit :

- des accidents de travail surtout au niveau du service de la manutention bord qui sont très fréquent et plus souvent grave au niveau des quais aussi bien sur le personnel que sur les conteneurs manipulés.
- Des pannes d'engins lourds de manutention entraînant une insuffisance d'engins et ralentissant du travail.
- Le problème de manque parfois d'espace pour le gerbage des conteneurs à l'import Il s'avère alors difficile de disposer d'espace pour l'entreposage et le dépotage des conteneurs à l'import d'où un manque de fluidité pour la circulation des engins lourds de manutention au niveau des terminaux à conteneurs.
- La marchandise est souvent manutentionnée dans des boîtes dont le carton est fragile, ce qui occasionne une instabilité du contenant manipulé.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> BARREH,safy, « A cause de l'obsolescence de l'infrastructure portuaire et les surcoûts du fret, 9 milliards de dollars en fumée annuellement »,in le phare ,n°166, In : <http://www.kgn-lephare.com/>.

<sup>6</sup> GBAGUIGI, Mathieu, « Les performances des sociétés de manutention portuaire dans les ports africains », Master Gestion des affaires maritimes, Institut d'Administration des Entreprises, 2007.In [www.memoireonline.com/.../m-performances-sociétés-manutention](http://www.memoireonline.com/.../m-performances-sociétés-manutention)

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Pour conclure, Le blocage des marchandises au niveau des ports de l'Algérie est l'un des sujets qui fâchent, Il ressurgit de manière récurrente, les ports algériens sont jugés mal équipés, l'exemple du port d'Alger, d'où transite l'essentiel des marchandises importées, est doté d'un seul scanner appartenant à l'entreprise portuaire d'Alger

### 3.3 Augmentation des frais de surestaries

Elles sont des indemnités que l'affrèteur doit payer à l'armateur du bateau, dans un affrètement au voyage, quand le temps de chargement ou déchargement **dépasse** le temps de planche prévu dans le contrat de voyage, et c'est ce qui passe souvent dans les ports algériens surtout. Ce retard est dû aux problèmes rencontrés lors de la manutention.<sup>7</sup>

Elles sont aussi des indemnités payées pour compenser le retard des restitutions des conteneurs chargés sur des camions pour des livraisons par le transport routier depuis les ports au lieu de destination .

Autrement dit ; elles sont des frais que paye l'ayant droit de la marchandise lors du dépassement de la durée accordée par la compagnie maritime pour la location des conteneurs et les camions de transport.

Plus l'importateur tarde pour restituer les conteneurs plus le tarif exigé par les compagnies maritimes augmente.

Exemple <sup>8</sup>: les tarifs proposés par la compagnie maritime M S C A pour la location des conteneurs.

Conteneurs standards : franchise 7 jours « la durée accordée par la compagnie sans contre partie »

Au delà du 8ème au 15 ème jour : 12 USD /jour

A partir du 16 ème jour : 24 USD/ jour

Conteneurs frigorifique

Du 4ème au 15ème 50 USD/ jour

A partir du 16ème jour 100 USD /jour

---

<sup>7</sup> BRAUDO ,Serge, « dictionnaire du droit privé » : in <http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/staries-surestaries.php>.

<sup>8</sup> Tiré de l'annexe n°1

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Le montant des frais de surestaries varie en fonction de la période endurée pour la reconstitution des conteneurs.

### **3.4 Blocage des marchandises au niveau de la douane**

Selon la Banque mondiale, le délai moyen d'attente des marchandises dans les ports s'élève à 17 jours, dont 4 à 5 jours seulement incombent aux Douanes, le reste résultant d'autres types de contrôle comme celui des inspecteurs du Commerce ou des services phytosanitaires,<sup>9</sup> mais différents événements peuvent intervenir pour bloquer les marchandises ou prolonger la durée moyenne de leurs enlèvements au port a savoir :

#### **3.4.1 Le retard dédouanement des marchandises**

La durée de livraison de marchandise dès qu'elle quitte l'usine de production jusqu'à son arrivée au magasin du client, est liée en premier lieu à la durée qu'elle passe en douane à l'exportation et surtout à l'importation.

L'administration douanière parfois passe de longues périodes pour l'étude d'un cas particulier exemple d'un client qui avait l'habitude d'importer une marchandise quelconque et d'un seul coup, il s'est engagé d'importer d'autres marchandises qui n'ont aucune relation avec la première, ce changement soudain provoque des inquiétudes des responsables au niveau de la douane, par conséquent une étude approfondie est nécessaires pour ce cas.

#### **3.4.2 Le manque des documents nécessaires pour le dédouanement de la marchandise :**

L'absence d'au moins un des documents dans le dossier déposé par l'expéditeur ou l'importateur au niveau de l'administration de la douane ou le fait qu'il soit mal rempli n'affecte pas la validité de l'opération dédouanement des marchandises et notamment la déclaration en douane ou les regards sont concentrés sur celle-ci.

Comme nous pouvons ainsi citer l'exemple de l'expiration de registre de commerce de l'une des parties commerçantes qui peut entraîner l'allongement des délais de délivrance pour ne pas dire le blocage des marchandises aux ports pour des mois.

#### **3.4.3 Manque d'étiquetage des denrées alimentaires :**

Étiquetage est toutes mentions, indications, marques de fabrique ou de commerce, images, illustrations ou signes se rapportant à un produit et qui figurent sur tout emballage, document,

---

<sup>9</sup> L'expression, Mercredi 17 Avril 2013,

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

écriture ou étiquette, bagues ou collerette accompagnant ou se référant à un produit ou à un service.<sup>10</sup>

Une attention particulière est accordée au contrôle de l'étiquetage, notamment pour les produits alimentaires afin de s'assurer qu'il n'est pas falsifié. Ce contrôle est effectué lors d'arrivée des marchandises au port par les agents maritimes, et c'est ainsi que tout produit ne répondant pas aux normes nationales en vigueur, ou ayant un étiquetage non conforme, sera catégoriquement refusé d'accès au marché national. En outre, au moment d'arrivée des marchandises au port, elles doivent porter des étiquettes qui mentionnent toutes les coordonnées de la marchandise pour faciliter le choix de la méthode la plus adaptée pour la manutention.

### **3.4.4 Refus de la marchandise au niveau de la direction de contrôle des de la qualité (DCP)**

Les pays exigent souvent que les produits importés soient conformes à des normes obligatoires qu'ils ont adoptées pour protéger la santé et la sécurité de leur population ou pour préserver leur environnement. Dont L'évaluation de la conformité consiste à vérifier si les produits sont conformes aux exigences de normes, règlements techniques ou autres spécifications.

Il faut souligner à ce propos que des agents relevant de l'inspection aux frontières, qui travaillent en coordination avec ceux des Douanes et des services vétérinaires et phytosanitaires, opèrent de manière très organisée et procèdent régulièrement à la vérification de la conformité des marchandises importées aux normes requises par la réglementation, dont il existe divers raisons pour que la marchandise soit refusée par la direction de contrôle de la qualité et de répression de la fraude a savoir : (la religion, les coutumes, l'ordre public « les armes », ou lorsque le produit est transporté dans des conditions non adaptés a la nature de la marchandise par exemple : « produit mal frigorifié ».

Ce qui est constaté, entre janvier et juin 2011 a Alger : les différentes opérations de contrôle menées au port et à l'aéroport ont permis de bloquer un peu plus de 8.532 tonnes de marchandises non conformes. Le nombre de décisions de refus d'accès de marchandises au territoire national a atteint 357 cas.

---

<sup>10</sup> Organisation mondiale de la santé, *Etiquetage des denrées alimentaires*, 2007.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Le bilan semestriel de la direction du commerce de la wilaya d'Alger indique que le nombre des prises d'échantillons effectuées sur les produits s'élève à quelque 207 prélèvements, et que les produits ayant obtenu l'aval pour l'accès au marché national se sont chiffrés à 22.384 produits.<sup>11</sup>

### 3.4.5 Alourdissement des frais de main levée :

Le déchargement des marchandises doit avoir lieu pendant les vingt et un jours à compter du premier jour d'arrivée du navire au port, à moins d'empêchement légal, dûment justifié. Le déchargement de la marchandise ne se fait qu'après sa déclaration en douane par un acte nommé « la déclaration » émit par un commissionnaire en douane, la marchandise doit être donc déclarée avant les 21 jours, dans le cas contraire l'ayant droit de la marchandise sera dans l'obligation de payer des fait dite « frais de main levée » des marchandises mise en fourrière par les autorités douanières dans le but de libérer sa marchandise

### 3.4. Le risque de la saisie des marchandises :

Certaines marchandises sont interdites d'importation en Algérie. Ces interdictions d'entrée découlent de textes nationaux et internationaux. Elles visent la protection, la défense ou la sauvegarde de la santé, l'ordre, la sécurité et la moralité publique et du patrimoine culturel et environnemental algérien. Le voyageur qui transporte une marchandise interdite risque sa saisie, une amende et parfois une peine de prison.

#### ➤ Cas où les marchandises arrivées au port risquent d'être saisies

Dans le cas où la marchandise est toujours en attente de sa déclaration en douane pour une durée de 84 jours à compter du jour d'arrivée du navire au port, ce qui explique que l'ayant droit a payé 4 fois les frais de main levée. (4 multiplié par 21 jours = 84 jours), l'ayant droit de la marchandise a le droit de se manifester qu'avant l'achèvement des 84 jours pour récupérer sa marchandise, dans le cas contraire une décision par les autorités douanières pour la saisie de la marchandise non encore déclarées est inévitable.

Ainsi, si les marchandises déclarées ne sont pas enlevées dans les délais impartis, elles sont mises d'office en dépôt avec inscription sur un registre spécial. Au-delà de quatre mois, les marchandises non enlevées peuvent être vendues aux enchères pour en récupérer les droits et taxes.

---

<sup>11</sup> LA NOUVELLE REPUBLIQUE, n° 4629, Samedi 11 Mai 2013.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### 3.5 Le risque transport des marchandises dangereuses

Le transport de marchandise dangereuse, comme son nom l'indique est le plus exposé au risque, et particulièrement lors de la manutention.

La nature des composants de la marchandise dangereuse peut être influencée facilement par différents facteurs extérieurs qui provoquent des dégâts inévitables parfois, donc qu'est ce qu'une marchandise dangereuse et qu'elles sont les risques subit par celles-ci:

#### 3.5.1 Définition de la marchandise dangereuse

Une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et/ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle peut engendrer. Elle peut être inflammable, toxique, explosive, radioactive ou corrosive

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, aérienne, voie d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses.<sup>12</sup>

#### 3.5.2 Les principaux risques liés aux matières dangereuses<sup>13</sup>

On distingue neuf catégories de risques :

- **le risque d'explosivité** : propriété de se décomposer violemment sous l'action de la chaleur ou d'un choc, en provoquant une énorme masse de gaz chaud et une onde de choc.
- **le risque gazeux** : risque de fuite ou d'éclatement du récipient ; diffusion du gaz dans l'atmosphère ; risque propre à la nature du gaz : inflammabilité, toxicité, corrosivité, etc. ;
- **l'inflammabilité** : propriété de prendre feu facilement.
- **la toxicité** : propriété d'empoisonner, c'est-à-dire de nuire à la santé ou de causer la mort par inhalation, absorption cutanée ou ingestion.
- **la radioactivité** : propriété d'émettre différents rayonnements dangereux pour les êtres vivants.
- **la corrosivité** : propriété de ronger, d'oxyder ou de corroder les matériaux ou les tissus

---

<sup>12</sup> MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, « *le transport de matière dangereuse* », 2002, In [https://ddaf.ardennes.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/risque\\_TMD\\_cle775271.pdf](https://ddaf.ardennes.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/risque_TMD_cle775271.pdf)

<sup>13</sup> Idem p3.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

vivants (peau, muqueuses, etc.).

– **le risque infectieux** : propriété de provoquer des maladies graves chez l'homme ou les animaux. Ce risque concerne les matières contenant des micro-organismes infectieux tels que les virus les bactéries, les parasites.

Il existe un danger de réaction violente spontanée : possibilité de réagir vivement et spontanément sous forme d'explosion avec production de chaleur et libération de gaz inflammables ou toxiques sous forte pression.

– **le risque de brûlures** : propriété de provoquer des brûlures par le chaud ou le froid.

### 4. Le risque de transport routier

Le transport routier est l'un des secteurs d'activité les plus dangereux, où les marchandises sont exposées à des risques de toute nature. Dont on distingue : des événements majeurs (incendie, avarie, renversement de camion, catastrophe naturelle, et des avaries particulières (vol, casse, contamination... ).

En outre, la pression des délais de la livraison et la contrainte du temps pour la restitution des conteneurs peuvent entraîner un stress lié au travail, de mauvaises habitudes alimentaires pour les chauffeurs, un manque de sommeil, des pauses de repos insuffisantes entre les relèves ou les temps de conduite. Le travail dans le transport routier est également caractérisé par des horaires de travail longs.

En bref, ce mal alaise conduit à un seul chemin qui se définit par les accidents de la route et la perte totale et définitive de la marchandise transportée.

Après avoir dévoilé les principales peines atteintes lors des livraisons internationales des marchandises, nous allons essayer de procéder aux différentes méthodes de preuves de dommage et les procédures recommandées pour leurs réclamations

## II. Les modalités de constatation du dommage des marchandises et les mesures prises pour minimiser la survenance des obstacles

Malgré l'inexistence des mesures à appliquer pour éviter définitivement les incidents survenus lors de la livraison internationale des marchandises, étant donné qu'ils sont parfois inévitables et leur présence indispensable. Mais n'empêche qu'ils existent des mesures au moins pour les

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

minimiser, et des modalités de constatation des dommages afin d'éviter les conflits entre la partie responsable de l'incident et l'ayant droit de la marchandise.

### 1. Les modalités de constatation du dommage des marchandises

En cas de pertes et dommages, le réceptionnaire de la marchandise doit agir spontanément sans qu'il soit nécessaire de prendre l'accord du commissaire d'avaries ou de l'expert. Par contre, dans certains cas d'avaries graves ou étendues à des lots très importants ou nécessitant des mesures d'ordre technique. Le réceptionnaire doit, avant de prendre toutes mesures conservatoires, consulter le commissaire d'avaries ou l'expert. Celui-ci n'a pas à se substituer au réceptionnaire, mais, le cas échéant, à lui donner des conseils.

On distingue alors deux principaux moyens de constatation des dégâts qui servent comme preuves de la réalisation du dommage afin de déterminer le montant des indemnités par la police d'assurance si l'une des deux parties contractantes ont déjà souscrit une assurance, tout dépend alors des incoterms choisis dans le contrat de transport. Ces deux méthodes sont :

#### 1.1 Le constat simple :

Est la vérification de l'état de marchandise par l'ayant droit ou son représentant qui ne nécessite pas l'intervention d'un expert. Par exemple, la vérification de l'état apparent des conteneurs, et le calcul simple de la quantité de marchandise.

Le constat est possible dès la réception de la marchandise jusqu'à sa livraison. Pour que le constat produise effet, il faut qu'il soit **contradictoire**. Le constat non contradictoire est dénié de toute valeur juridique.

##### ➤ Le constat contradictoire

La police prévoit que les constatations effectuées par le commissaire d'avaries ou par l'expert en accord avec le réceptionnaire, ou par l'expert spécialisé désigné par eux, ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire. Cela signifie que les parties qui n'ont pas protesté sont considérées comme ayant approuvé les conclusions du constat d'avaries ou du rapport d'expertise : la réalité, la nature, l'importance, la cause et l'origine des dommages ne peuvent plus, en principe, être discutées.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> **FEDERATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCE**, « Marchandises transportées : que faire en cas de pertes et dommages ? », In [www.ffsa.fr/.../marchandises-transportees-que-faire-en-cas-de-pertes](http://www.ffsa.fr/.../marchandises-transportees-que-faire-en-cas-de-pertes).

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Ainsi l'ayant droit qui procède à constater la marchandise prépare à user d'un autre moyen de preuve (l'expertise) et ne fait donc qu'assembler des informations sur l'état et la quantité de la marchandise pour émettre des réserves au moment donné.

### 1.2 L'expertise :

L'expertise est un dispositif d'aide à la décision, par la recherche des faits techniques ou scientifiques, dans des affaires où le décideur se confronte à des questions hors de sa portée directe.

L'expertise de dommage est une procédure où les parties à la livraison y recourent pour avoir un éclairage technique de la part d'un expert ; un homme d'art pour déterminer la responsabilité en cas de litige. En matière maritime et fluviale, il existe deux divisions d'expertises,

- **L'expertise sur le corps du navire** : consiste en un examen technique de la coque, de la machine et des appareils du navire pour :
  - constater la conformité du navire à son usage et à la réglementation en vigueur.
  - Évaluer l'état général du navire et de ses appareils.
  - Estimer la valeur vénale du navire.
- **L'expertise sur les facultés** : concerne exclusivement les marchandises transportées par voie maritime ou fluviale. Cette expertise a pour but de :
  - constater l'état des marchandises avant embarquement ou après débarquement.
  - Contrôler les opérations de chargement et d'arrimage à bord ou de déchargement.
  - Constater un dommage, en définir les circonstances et la cause.

L'expertise est un moyen de preuve et une source de renseignements donnant une information technique sur un problème de fait.

L'article 789 du CMA dispose : « *le destinataire ainsi que le transporteur peuvent, avant la délivrance des marchandises, faire constater leur état par des experts.* »

Cette expertise est possible à partir de la fin du déchargement jusqu'à la livraison et l'enlèvement de la marchandise par le destinataire, l'intervention d'un expert est possible après la livraison ; l'opposabilité des conclusions de cette dernière expertise dépend du délai de l'intervention de cet expert.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### 1.2.1 Que doit faire le requérant s'il n'est pas d'accord avec les conclusions de l'expert amiable désigné ?

Il doit provoquer une contre-expertise<sup>15</sup> amiable ou judiciaire dans les quinze jours de l'expertise. Cette contre-expertise, pour être contradictoire et donc opposable aux assureurs, ne doit pas être unilatérale. Le réceptionnaire doit se mettre d'accord avec le commissaire d'avaries ou l'expert pour désigner un contre-expert amiable ou bien procéder par voie judiciaire.<sup>16</sup>

### 1.2.2 A qui incombent les frais de constatation et d'expertise des dommages ?

Ces frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries ou l'expert lui remet les constats et rapports d'expertise. Ils sont ensuite remboursés par les assureurs, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent d'un risque couvert. Ces frais sont remboursés, même si les assureurs en arrivent, de ce fait, à payer une somme supérieure à la valeur assurée (les frais de constatation et d'expertise ne sont jamais imputés sur le montant de l'indemnité)

## 2. Mesures pour minimiser les incidents de livraison

Il s'agit des mesures ou des textes internationaux à respecter afin de réduire en maximum les risques de la livraison à l'internationale

### 2.1 Des mesures pour minimiser les risques survenus lors de la manutention

La protection physique de la marchandise a pour but de la sécuriser pendant son voyage, et lors des manutentions au port. Les marchandises supportent une très dangereuse accumulation de risques. Pour cela des mesures consistent pour l'une des parties (importateur, exportateur) à préserver la marchandise et à l'isoler de l'extérieur ou d'au moins minimiser les risques qui peuvent la joindre. Elles sont constituées par un meilleur choix d'emballage, d'un bon conditionnement, et de marquage de la marchandise.

#### 2.1.1 Emballage et conditionnement :

Il ne faut pas confondre entre emballage et conditionnement :

---

<sup>15</sup> Expertise menée afin de confirmer ou d'infirmer une autre expertise.

<sup>16</sup> FEDERATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉ D'ASSURANCE, « Marchandises transportées : que faire en cas de pertes et dommages », op cit.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### 2.1.1.1 L'emballage de marchandise :

Un emballage est un objet destiné à contenir et à protéger des marchandises, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation.

La détermination du type d'emballage à utiliser est généralement fonction de plusieurs critères notamment la nature des marchandises, la longueur du trajet entre autres. L'estimation des risques encourus entre également dans la détermination du type d'emballage. Comme il faut prendre en compte la nature des risques : casses dues à des chocs, rouille, pourrissement, aléas climatiques, vols ainsi que, le nombre et les lieux des ruptures de charges, les manutentions.

L'emballage doit tenir compte de la marchandise. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'emballage le plus lourd, le plus robuste d'apparence ou le plus cher n'est pas forcément le meilleur. Le bon emballage est celui qui est effectivement adapté à la nature de la marchandise, qui la protège et surtout qui est capable de supporter les contraintes normales du voyage.

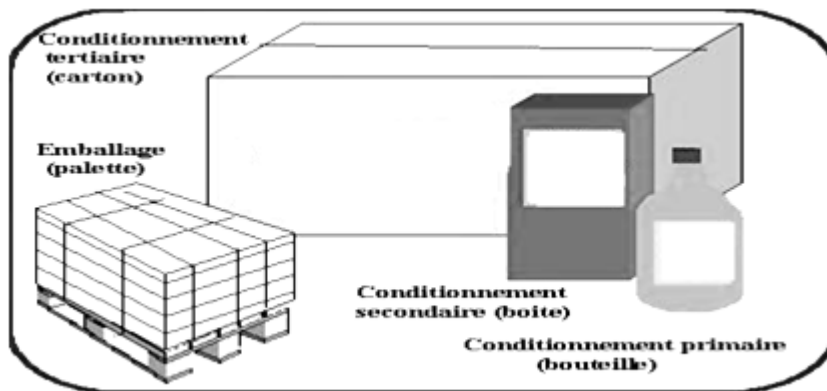
### 2.1.1.2 Le conditionnement de la marchandise

Le conditionnement des marchandises consiste dans leur préparation et leurs mises en état pour effectuer le voyage maritime dans des conditions telles qu'elles puissent résister aux périls de l'expédition maritime. Il doit posséder certaines qualités de robustesse afin d'éviter les fuites de produits ou détérioration de contenu pendant les manipulations usuelles. Son rôle est de présenter une image commerciale du produit auprès de la clientèle. Le conditionnement découle d'une démarche marketing en vue de faire vendre le produit.

L'emballage a essentiellement pour but, comme nous l'avons évoqué plus haut, de protéger la marchandise pendant son déplacement, et le conditionnement quant à lui, a pour fonction principale de faire vendre le produit

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

Schémas N°1 : la différence entre l'emballage et le conditionnement



Source : [http://www.groupeisf.net/logistique\\_et\\_transports/magasinage/Chapitre%203/Chapitre3.htm](http://www.groupeisf.net/logistique_et_transports/magasinage/Chapitre%203/Chapitre3.htm)

On distingue les conditionnements ci-après

- **Le conditionnement primaire** : qui contient directement le produit, conçu de manière à constituer, au point de vente, un article destiné à l'utilisateur final ou au consommateur.
- **Le conditionnement secondaire** : qui protège le premier et joue un rôle promotionnel,
- **Le conditionnement tertiaire** : ou d'expédition qui regroupe des produits et sert au transport, à l'identification et au stockage
- **L'emballage de transport** : c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à faciliter la manutention et le transport d'un certain nombre d'articles, en vue d'éviter leur manipulation physique et les dommages liés au transport. Le plus souvent, c'est une palette avec une housse plastique qui regroupe plusieurs colis. L'emballage de transport ne comprend pas les conteneurs de transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien.

### 2.1.1.3 Importance de marquage des marchandises

L'opération de marquage est essentielle, car elle assure l'identification de chaque partie de la cargaison. Elle est étroitement liée à celle d'emballage.

L'obligation d'inscrire des marques sur les marchandises, elle est aussi implicitement consacrée par certaines conventions.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Certaines règles simples font l'objet des recommandations de l'Organisation internationale pour la Normalisation (ISO)<sup>17</sup>. D'après celles-ci, tous les colis et caisses doivent porter un numéro constitué par une fraction dont le numérateur indique le numéro d'ordre et le dénominateur le nombre total de caisses ou de colis. Les dimensions sont indiquées exclusivement en centimètre, et les poids en kilogrammes. L'ISO propose également des pictogrammes. Toute expédition doit faire l'objet d'un marquage sous peine de ne pas arriver à destination.

En général et d'après les usages, les marques doivent être apposées sur la partie supérieure de l'emballage. Le marquage se fait par des symboles graphiques internationaux relatifs à la manutention des marchandises. Il doit être lisible, indélébile, suffisant, bien placé et surtout discret sur le contenu.

### **2.1.1.4 Bien soigner l'opération d'empotage et dépotage du conteneur<sup>18</sup>**

Le transport maritime utilise dans la plupart des cas des conteneurs pour transporter les marchandises. L'importateur ou l'exportateur peut utiliser un conteneur complet, exclusivement réservé pour sa marchandise. Comme ils peuvent utiliser qu'une partie (groupage maritime). Le plus souvent, les conteneurs sont loués par le transporteur et mis à la disposition du chargeur. Dans ces cas le transporteur est tenu de fournir un conteneur en bon état et adapté à la nature de la marchandise à transporter, car il sera responsable des dommages aux marchandises résultant d'une défectuosité du conteneur fourni par ses soins. La conteneurisation permet d'alléger certaines charges, telles que l'emballage et le conditionnement, dans la mesure où la marchandise reste en conteneur de magasin à magasin, c'est-à-dire en éliminant les ruptures de charges. Dans les autres cas, la marchandise devra être emballée de façon classique citée précédemment pour supporter le pré ou post-acheminement. Il conviendra en outre, dans tous les cas, de tenir compte des incompatibilités de poids, de nature, de forme de marchandises chargées dans un même conteneur.

---

<sup>17</sup> Organisation non gouvernementale éditrice de normes internationales, son Secrétariat central est situé à Genève en Suisse. Elle assure la meilleure qualité du produit, et renforce la satisfaction clientèle et à accroître les ventes.

<sup>18</sup> PICON, Didier, « L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises », Master Droit des Affaires, Université Paul Cézanne - Aix-Marseille II, 2004. In <http://www.memoireonline.com/Labsence-de-faute-du-transporteur-maritime-de-marchandises.html>

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

- **Le conteneur complet :** Aussi dénommé FCL (Full container load) c'est la solution la plus utilisée et qui permet de réduire les risques de la manutention. Ils sont des marchandises d'un seul client, voyagent seules, dans une boîte en acier fermée.
- **Le groupage maritime :** Aussi dénommé LCL (Less than container load) c'est la solution pour les petits envois (de 1 m<sup>3</sup> à 10 m<sup>3</sup>). Les colis sont empotés (groupés avec d'autres clients) dans un conteneur. À destination, le conteneur est dégroupé par un prestataire. Toutes ces manutentions ne sont pas sans risque pour les marchandises. Un emballage et une palettisation de rigueur sont indispensables.

La mise en conteneur (empotage) peut être effectuée par le chargeur ou par une entreprise spécialisée (groupeur, transitaire, etc.). Dont un grand soin doit être apporté à cette opération qui, si elle est mal conduite, peut être à l'origine de dommages à la marchandise, ainsi que d'accidents en cours de transport.

Avant de commencer les opérations d'empotage, celui qui en a la charge devra examiner avec soin le conteneur mis à sa disposition. En l'acceptant, il est présumé l'avoir reçu dans un état sain et adapté au transport concerné.

Il établira ensuite un plan de chargement rationnel, afin de réaliser un véritable arrimage du conteneur. Ce plan de chargement tiendra compte des contraintes auxquelles est soumis le conteneur en cours de transport, en particulier maritime. Il tiendra compte également de la composition du chargement, certains colis pouvant nécessiter un arrimage particulier (marchandises dangereuses). Dont Il est également important de savoir que le transport de celles-ci en conteneur en bois est soumis à une réglementation particulière. Aux cas où l'expéditeur n'aurait que des connaissances sommaires sur le chargement en conteneur, il aura intérêt à faire appel aux conseils de spécialistes (services conteneurs des compagnies de navigation, grandes sociétés de transit, etc.)

### 2.2 Mesures pour minimiser le risque de transport de marchandises dangereuses

Le transport des marchandises dangereuses doit avoir une prise en charge propre à lui en raison de la composition chimique des marchandises, de ce fait, des mesures doivent être prises tout au long de voyage des marchandises

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

### 2.2.1 Mesures prises par les navires transportant des marchandises dangereuses pendant leurs séjours au port :

- Le navire doit garder toujours ses marques de signalisation et maintient des communications efficaces avec les autorités du Port.
- Il maintient une distance de sécurité d'au moins trente mètres entre lui et les autres navires à quai.
- Interdiction de fumer à bord du navire.
- Tout navire de ce type doit conserver à son bord une fraction de l'équipage suffisante pour assurer la sécurité et la lutte en cas d'incendie.

Le navire transportant toutes marchandises dangereuses doit avoir un certificat valable pour cinq ans et atteste de sa conformité au transport des dites marchandises lors de sa fabrication.

#### 2.2.1.1 Lors de la manutention des marchandises

L'emballage de la matière dangereuse transportée (wagon, véhicule-citerne, etc.) doit présenter différentes signalétiques qui sont les plaques symboles danger.

Ces plaques doivent être visibles sur l'avant, l'arrière et chacun des côtés du conteneur

#### Des plaques symbole danger :

La plaque "Symbole Danger" mesure 30x30cm.

Les symboles ou pictogrammes indiquant le danger sont internationaux :

| Des plaques<br>symbole danger                                                       | Signification                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|  | Risque d'explosion                             |
|  | Gaz comprimé liquéfié ou dissous sous pression |
|  | Gaz ou Liquide inflammable                     |

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

|                                                                                    |                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|   | Solide inflammable                                                                 |
|   | Liquide ou Solide à inflammation spontanée                                         |
|   | Liquide ou Solide présentant des émanations de gaz inflammable au contact de l'eau |
|   | Comburant ou Peroxyde organique                                                    |
|   | Matière ou Gaz toxique                                                             |
|   | Matière infectée ou putrescible                                                    |
|   | Matière radioactive                                                                |
|   | Matière ou Gaz corrosif                                                            |
|  | Matière ou Objet présentant des dangers divers                                     |

Source : <http://sp13riri.free.fr>

### 3. Procédures recommandées par le destinataire pour réclamer la marchandise endommagée

On distingue deux cas : cas où la marchandise est totalement ou partiellement endommagée ou manque de la quantité demandée d'où on peut réclamer la différence constatée. Et le cas d'une marchandise endommagée d'une façon où ne peut plus la récupérer

#### 3.1 Le cas où la marchandise réceptionnée est partiellement abimé ou manque de la quantité demandée

Le destinataire est tenu de vérifier sa marchandise réceptionnée, ceci se fait en vérifiant et en comparant la quantité, la marque, le poids... etc. avec le contrat réalisé. Si jamais il dévoile un manque, il émettra alors et immédiatement des réserves

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### 3.1.1 Prise des Réserves

Observations écrites immédiates, émises sur le document de transport ou document similaire. Elles doivent être instantanées, en relation avec des dommages apparents. Pour avoir une valeur significative, elles doivent être contresignées par l'autre partenaire, ex : livreur et donneur d'ordre

#### ➤ En cas de dommages apparents :

Si le conteneur, les caisses ou les cartons sont endommagés ou si leur état extérieur laisse supposer que les marchandises aient pu subir des dommages :

- Arrêter le dépotage du conteneur ou de déballage
- Prendre des photos attestant de l'état des contenants
- Laisser les marchandises dans leur emballage et les garder à la disposition de l'expert
- Prendre des réserves précises sur le bon de livraison en indiquant :

-Le nombre de colis manquants ou endommagés,

- Les marques, numéros, poids des colis litigieux,

-le nombre de pièces manquantes ou endommagées,

-Le type de dommages constaté

-les références des pièces,

- L'heure d'arrivée et de départ du transporteur.

Dans les 3 Jours de livraison, confirmer ces réserves par LRAR à toutes les parties susceptibles d'être responsable pour les dommages et/ou pertes.

#### ➤ En cas de dommages non apparents :

En cas de dommages non apparents, et sauf cas particulier, il est extrêmement difficile d'apporter la preuve de la responsabilité du transporteur ou de tout autre tiers. Il est, par conséquent primordial d'agir avec vigilance et de faire en sorte que tous les colis soient vérifiés dès réception et au plus tard dans un délai de 3 jours.

Lorsque les dommages sont découverts à l'ouverture des colis, alors qu'à réception des emballages étaient extérieurement en bon état :

- Arrêter le déballage,
- Laisser les marchandises dans leur emballage d'origine et les garder à la disposition de l'expert des assureurs.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

- Dans les 3 jours de la livraison, adresser une lettre de réserves à toutes les parties susceptibles d'être responsables pour les pertes ou dommages en apportant les mêmes précisions citées ci-dessus avec une information particulière sur le transport litigieux (date et numéro de récépissé).
- **En transport international**, les réserves doivent être prises immédiatement en cas de dommages apparents et par courrier dans un délai de 7 jours dans le cas d'avaries occultes.
- **En transport maritime**, prendre des réserves immédiatement au port de déchargement à l'encontre de la compagnie maritime ou de son représentant s'il s'agit de dommages apparents et dans les 3 jours suivants la livraison s'il s'agit d'avaries occultes.<sup>19</sup>

Le destinataire avec l'établissement de la lettre de réserve oblige les parties responsables du dommage à indemniser les marchandises abimées, ou à les réexporter si elles n'obéissent pas aux conditions du contrat réalisé (manque, refus par la DCP... etc.), comme il existe un dernier cas où les autorités douanières optent pour la destruction des denrées alimentaires abimées d'une façon où on peut plus les récupérer.

### 3.1.2 La réexportation des marchandises :

La réexportation des marchandises est l'action d'expédier des marchandises qui avaient été précédemment importées vers son pays d'origine en raison de leurs non-conformités aux réglementations du pays d'accueil, ou vers un autre pays pour des raisons commerciales.

Le client a tous les droits de faire réexporter les marchandises réceptionnées pour deux raisons :

- Dans le cas où la marchandise livrée est totalement ou partiellement non conformes à la demande du client ou aux conditions négociées dans le contrat de vente, et certainement après avoir vérifié les documents concernés (comparaison des poids, le nombre des conteneurs.....Etc., entre le connaissance et l'avis d'arrivé.)

### 3.2 Le cas où la marchandise avariée et non récupérable (la destruction des marchandises)

Dans le but de protéger le consommateur et pour respect de la loi ...., les autorités douanières algériennes optent pour la destruction des denrées alimentaires détériorées au cours de transport maritime ou au port, leur consommation constitue un danger pour la santé

---

<sup>19</sup> Avarie que seules des vérifications techniques (analyse, essai...) peuvent permettre de découvrir. L'avarie occulte constitue donc le degré extrême du dommage non apparent.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

des êtres humains (les personnes, les animaux, et les plantes). Exemple de 1300 tonnes du sucre importé par de deux entreprises privées, abandonnées au port de Bejaia depuis 2006, car les propriétaires pour diverses raisons liées a la transaction commerciale n'ont pas pu récupérer leurs biens. Après analyse effectuée en avril 2013, cette marchandise a été déclarée impropre à la consommation humaine et même animale, avariée en souffrance dans les entrepôts du port de Bejaia et devenue trop encombrante pour cette structure portuaire, le PDG du port de Bejaia a pris consciences de la nécessité de faire détériorer ces quantités endommagées à la décharge publique avec un dispositif qui évitera sa réutilisation.<sup>20</sup>

### 4. Le blocage des marchandises aux ports algériens est-il une politique pratiquée par le gouvernement pour décourager les importations ?

Afin de pouvoir répondre a cette question, il est primordial d'analyser l'évolution des importations de l'Algérie au cours de 10 dernières années.

#### Évolution des importations de l'Algérie de 2002 à 2011.

| Libellé | Importation des marchandises en millions de dinars |
|---------|----------------------------------------------------|
| 2002    | 957039,8                                           |
| 2003    | 1047441,4                                          |
| 2004    | 1314399 ,8                                         |
| 2005    | 1493644,8                                          |
| 2006    | 1558540,8                                          |
| 2007    | 1916829,1                                          |
| 2008    | 2572033,4                                          |
| 2009    | 2854805,3                                          |
| 2010    | 3011807,6                                          |
| 2011    | 3442501,6                                          |

Source : Alger Office national des statistiques – novembre 2012

<sup>20</sup> L'EXPRESSION, n° 3786 , 07 Avril 2013 , P 9.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

D'après les données de l'office national des statistiques, nous avons remarqué que la valeur des importations de l'Algérie n'a pas cessé d'augmenter tout au long des dix dernières années. Dont la valeur des importations a triplé pendant dix ans de 2002 jusqu'au 2011. Nous pouvons donc affirmer que l'hypothèse qui stipule que « le blocage de marchandise est une politique pratiquée par le gouvernement algérien » est rejetée. Dans le sens où la politique doutée par les opérateurs économiques aurait dû porter un résultat même minuscule au fil des dix dernières années et que le problème de blocage des marchandises au port a toujours existé depuis le temps et surtout « la fin de la décennie noire » où l'Algérie commence à apparaître à nouveau sur les scènes des échanges mondiaux.

### **5. Conséquence des incidents de livraison internationale sur l'économie algérienne**

Étant donné que la majorité des incidents paraissant lors de la livraison internationale à l'import comme à l'export se situent au niveau des ports, donc une attention particulière doit être accordée à l'étude de l'impact des blocages des marchandises au sein de ce dernier sur l'économie algérienne.

- D'après l'atelier organisé 2012 par le forum des chefs d'entreprise sur la situation de l'infrastructure portuaire en Algérie, l'Algérie manque cruellement de nouveaux ports, ils ont été construits quasiment à l'époque de la colonisation. Depuis, aucun nouveau port de marchandises n'a été réalisé à l'exception de celui de Djen Djen, on comprend que les pouvoirs publics ont toujours négligé les ports. Cet énorme retard par rapport aux pays voisins a un coût, dont il risque de perpétuer la non-compétitivité de l'économie nationale face à ses pays voisins qui ont pris conscience de l'importance stratégique de la logistique.

Cette situation d'obsolescence de l'infrastructure portuaire alimente l'inflation et réduit le pouvoir d'achat des citoyens. Car les surcoûts sont répercutés sur le client final.<sup>21</sup>

- Le blocage des marchandises au port conduit au découragement des exportations des petites et moyennes entreprises

---

<sup>21</sup> Barreh, safy, op cit.

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

Le blocage des marchandises au port est la première angoisse des petites et moyennes entreprises parmi l'ensemble des obstacles qui peuvent empêcher la livraison de marchandise au délai négocié dans le contrat d'achat, dont celui-ci dégénère des coûts très élevés suite au frais payé pour la location des entrepôts au port et le gonflement des frais surestaries (retards de restitution des conteneurs), la diversité des charges a payé ne permet pas au produit exporté d'être compétitif sur le marché extérieur en raison des frais inclus dans le prix du produit. Même problème pour les prix des produits importés ou fabriqués à partir de la matière première importée (inflation)

En résumé de ce passage, ces blocages peuvent être une cause pour laquelle les petites et moyennes entreprises de ne pas entamer la phase de l'internationalisation.

En guise de conclusion, les ports d'Algérie ont une image des poumons bouchés à l'extérieur dont l'Algérie enregistre de 20 à 30 navires en rade au port d'Alger par jour<sup>22</sup>

Nous pouvons conclure que les dommages de la livraison internationale de marchandise nécessite des preuves afin de pouvoir porter un témoignage sur la partie responsable des dommages subis par les marchandises et de réduire les conflits qui peuvent apparaître entre intervenants de la livraison, dont le constat et l'expertise qui sont des modalités qui servent à déterminer les différents dommages, le moment de leur survenance et permettre de déterminé le montant de l'indemnité. Néanmoins pour réclamer les différents dommages de livraison y'a eu lieu de prévoir différents procédures pour réparer ou indemniser les différents dommages à savoir : la prise de réserves, la réexportation, la destruction des marchandises.

Pour réduire les dommages survenus, il est impératif de prévoir de mesure minimisant les différents risques, soit de la manutention en prévoyant un bon emballage et un bon conditionnement et surtout pour la marchandise dangereuse dont une grande attention doit être accordée à celle-ci.

Le blocage des marchandises au niveau des ports dégénère des effets importants sur l'activité industrielle qui sont chapotés par le ralentissement de la production et découragement des exportations nationales.

---

<sup>22</sup> Liberté ,28 juin 2009 , in :[www.liberté-algerie.com](http://www.liberté-algerie.com).

## Chapitre II : Les incidents de livraison internationale de marchandises et procédures de réclamation des dommages

---

### Conclusion

En conclusion de ce chapitre, un constat s'impose : la source principale des incidents de livraison internationale réside dans les ports, et surtout au niveau de la douane d'où naissent différents obstacles pour les opérateurs économiques notamment pour les importateurs. Ces obstacles dégénèrent certainement des effets négatifs sur l'économie nationale.

En effet, la prévention des risques qui peuvent se manifester au moment des livraisons peut éviter ou minimiser des coûts trop élevés, en prenant des précautions d'un meilleur emballage, un bon conditionnement de la marchandise et le bon choix de véhicule de transport routier,

La non-maîtrise du domaine du choix de transport routier peut aussi conduire à des mauvaises décisions qui peuvent à leurs tours aggraver l'état des marchandises abîmées déjà au port ou lors de transport maritime, pour cela, il est intéressant de confier la tâche à des spécialistes pour le choix d'un véhicule le plus adapté à la nature de la marchandise, et à la distance qu'il couvrira afin de mener à bien sa livraison.

## CHAPITRE III : CAS D'INCIDENTS CONSTATES AU SEIN DE LA SARL TRANSIT BOUDEBZA BEJAIA

### Introduction

Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'identification et l'analyse des cas d'incidents constatés au cours de la période de stage, leurs impacts sur l'économie nationale et les procédures appliquées par la SARL transit BOUDEBZA pour les remédier au plus vite possible. Nous tenterons aussi de vérifier les cas constatés avec les repères dégagés dans le cas théorique. Avant d'exposer les cas constatés, nous allons tout d'abord présenter la méthodologie de notre recherche.

Les modes d'investigations sont déterminés par les objectifs du chercheur. La problématique de notre recherche est : *quels sont les déterminants de blocage des marchandises aux ports algériens?* Dans le but de répondre à cette problématique, nous avons opté pour une *approche qualitative*, dont les données dont on a besoin pour notre recherche sont de natures qualitatives, « *les données qualitatives...se présentent sous forme de mots plutôt que de chiffres<sup>1</sup>* ». L'approche qualitative nous semble la plus appropriée puisqu'elle nous permet de partir d'une situation concrète comportant un phénomène particulier qu'on ambitionne de comprendre.

---

<sup>1</sup> M.B. Miles, A.M. Huberman (1991) : « *Analysing qualitative data: a source book for new methods* », Beverly Hills, Sage, 1979. Trad. Franç. : « *Analyse des données qualitatives ; recueil de nouvelles méthodes* », De Boeck Université, In : R-A. Thietart et coll. (2007), « *méthodes de recherche en management* », Ed. Dunod, 3em Ed., Paris, p.97

## I. PRÉSENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL

Avant de vous présenter, la mission effectuée durant cette période de stage, il serait agréable que vous puissiez prendre connaissance de la SARL transit BOUDEBZA.

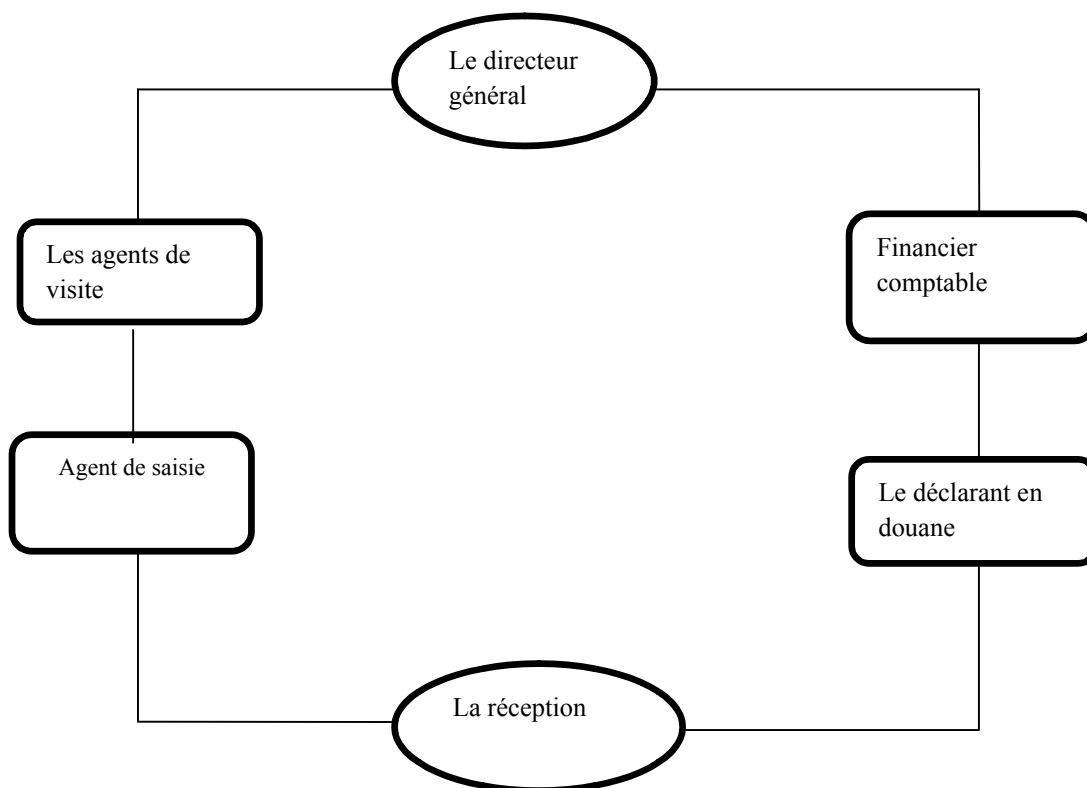
### 1. Historique de la SARL transit BOUDEBZA :

La création donc de la **SARL TRANSIT BOUDEBZA** était en 1992, elle visait à donner à l'activité du transit l'autonomie nécessaire à son développement, la rapidité et l'efficacité à l'ensemble des procédures douanières qui sont demandées par les clients qui ne disposent pas d'un savoir-faire tel que celui des transitaires.

Après l'obtention de l'agrément en 1992, la SARL a fonctionné d'une manière optimale jusqu'à nos jours, la STB a pour principale activité le transit et le poste transport.

Pour mener à bien ces différentes activités, l'agence transit BOUDEBZA dispose de plusieurs services :

### 2. Le schéma de l'organisme :



Source : réaliser par nos soins à partir de notre observation sur terrain

### **3. Fiche d'identification des postes de travail**

La SARL transit BOUDEBZA encadre 30 agents qui travaillent sous direction d'un directeur général. Ces agents sont chargés d'effectuer différentes tâches dont en compte 13 femmes qui travaillent dans des postes fixes à l'intérieur de la SARL BOUDEBZA et le reste dans des postes variables à l'extérieur selon les exigences des procédures à accomplir.

#### **3.1. Le directeur général :**

Au sein de SARL BOUDEBZA, l'organisation est simple. Elle repose entièrement sur le patron ou bien le dirigeant qui élabore, dirige et contrôle la stratégie.

Le directeur général assure personnellement et directement les responsabilités financières, techniques, sociales et morales de l'agence.

-Il gère l'activité transit et coordonne les activités des consignataires, des transports ; manutentions ... etc. ;

-Il assure la réalisation des opérations de transit et de dédouanement dans les meilleures conditions économiques de temps ;

-Il constitue et tient à jour une documentation relative aux tarifs douaniers et aux dispositions réglementaires en matière d'importation ;

-Il étudie les documents en détail et apprécie la conformité et intervient en cas d'erreur.

#### **3.2. Le comptable**

C'est le responsable de la comptabilité de l'agence, il a la haute main sur tous les documents comptable, fiscaux et financier surtout, c'est lui qui élabore et adresse le bilan de l'agence et qui est interlocuteur direct du directeur général et intègre par ce dernier dans la définition de la stratégie de l'agence.

#### **3.3. Chef déclarant en douane**

Sa mission est d'accomplir les tâches suivantes :

-établir les documents de douane conformément à la réglementation en vigueur afin d'opérer le dédouanement en conditions économiques de tout temps et meilleurs prix ;

- Faire établir les notes en détail, celles de ventilation des valeurs par position tarifaire retenue, en origine et provenance des produits ;
- Conversion de valeur en dinars, taxation douanière ;
- Assurer le suivi des déclarations jusqu'à leurs liquidations définitives ;
- S'assurer des réceptions de bons a enlevé du visa de la destruction des douanes sur les documents notifiatifs accompagnant les déclarations ;
- Vérifier la nature et le montant des droits et taxes réclamés par la douane

### **3 .4. Agent de saisie**

Il a pour rôle de saisir des dossiers au niveau de la recette des douanes à l'aide de l'outil informatique mis à la disposition des transitaires.

### **3.5. Le déclarant en douane**

Son rôle se résume à :

- établir les notes en détail ;
- Effectuer les visites en douane ;
- Maitrisez la réglementation et les procédures douanières et veille à leur respect.

### **3.6. Agent de visite**

Son rôle est d'assister lors des visites des marchandises par l'inspecteur vérificateur.

## **II. LES CAS D'INCIDENTS CONSTATES DANS LA SARL TRANSIT BOUDEBZA**

En se référant à notre étude introductive sur la problématique de blocage des marchandises aux ports ; nous avons constaté que la majorité des obstacles rencontrés lors des livraisons internationales des marchandises par voie maritime sont souvent dévoilés par des intermédiaires de la livraison, ces derniers sont chapotés par le transitaire vu l'importance du rôle qu'il joue dans l'accélération des procédures douanières, c'est donc, cette information qui nous a amenés à effectuer notre stage au sein de la SARL transit BOUDEBZA.

Notre objectif primordial dans cette section est de déterminer les cas d'incidents constatés au cours de la période de stage.

Pour atteindre cet objectif, nous avons opté pour une série de questions d'entretien effectué avec le chef déclarant en douane dans la SARL transit BOUDEBZA.

Pendant un mois de 01 au 31 avril, l'occasion nous a été offerte de découvrir l'environnement très passionnant du transport maritime, nous avons pu donc suivre deux cas d'incidents qui ont prolongé pour des semaines les délais d'enlèvement des marchandises.

### **1. Premier cas : réception des marchandises importées mal conservées**

Pour le premier cas relevé, c'était le cas d'importation de 16800 kg des cellules d'orange de l'Italie non frigorifiées, en voici les étapes qui sont passées :

#### **Étape 01**

L'importateur a confié la responsabilité d'enlèvement de la matière première « des cellules d'orange » pour le transitaire Monsieur Boudebza en raison de sa non-maitrise du domaine.

#### **Étape 02**

Dès l'arrivée du navire transportant ces marchandises au port, La compagnie maritime a envoyé un avis d'arrivé (annexe N° 1) au transitaire pour lui transmettre l'information d'arrivée des marchandises.

#### **Étape 03**

Le transitaire, avec collaboration des services qu'il dispose, prépare le dossier de l'importateur des cellules d'orange à déposer au niveau de la douane, il englobe les documents suivants :

- Le registre de commerce
- La carte NIF
- La facture d'achat domicilié
- Le BL (Annexe N°2).
- Le certificat d'origine
- La liste de colisage
- Et enfin, la déclaration en douane (Annexe N°10), le document le plus important établi par le déclarant en douane dans le bureau du transitaire, il est un document rempli par un système informatisé, en consultant les différents documents cités en haut.

### Étape 04

L'administration douanière dans les cas habituels vérifie les documents déposés par le transitaire et commence à effectuer les différentes formalités douanières (voir chapitre I : P. 15) pour la délivrance des marchandises, mais dans notre cas, un problème est constaté au niveau de la douane et particulièrement au niveau de l'inspection aux frontières de contrôle de la qualité et de répression de la fraude( DCP), dont celle-ci refuse l'introduction des cellules d'orange sur le territoire national(voir l'annexe n°3 ) après contrôle du dossier de la marchandise pour des raisons de non-conformité du produit et non-respect des conditions de propreté et de conservation dont l'analyse d'un échantillon des cellules d'orange a montré que le produit est transporté dans un conteneur non refroidi pour une température estimée a 25°, et une durée de validité du produit est 24 mois, ces conditions n'obéissent pas a l'article 06 de la loi 09 /03 du 25/02/2009 « la protection du consommateur et la lutte contre la fraude » et aux conditions mentionnées sur l'emballage du produit ( température exigée est de 5°).

#### 1.1. Que doit faire l'importateur dans ce cas :

L'importateur des cellules d'oranges contacte son fournisseur de l'Italie pour réclamer la marchandise refusée par l'inspection aux frontières de contrôle de la qualité et de répression de la fraude et négocie la solution appropriée.

Dans notre cas, la solution doit d'être la réexportation de la matière première si il ya lieu, car celle-ci ne s'applique que si l'exportateur accepte de récupérer sa marchandise, il doit donc confirmer son accord par un écrit envoyé pour l'importateur ou son intermédiaire »le transitaire » (annexe N°4), l'importateur doit ainsi demander l'autorisation de réexportation d'un conteneur contenant 16800 klg de cellules d'orange du chef d'inspection divisionnaire des douanes de Bejaia (annexe N° 5)et lui justifie que ce conteneur a fait l'objet de refus de la DCP de port de Bejaia .

Le chef d'inspection divisionnaire des douanes après une étude approfondie du présent cas a donné le feu vert pour la réexportation des cellules d'orange refusées par la DCP par un écrit envoyé au transitaire (annexe N°6).

Dés la réception de la lettre d'autorisations par ce dernier, celui-ci entame directement la procédure de réexportation qui dispose les mêmes démarches que l'exportation.

## **1.2. Discussion du problème constaté**

Notre modeste étude de ce présent cas nous a permis d'analyser ce qui convient :

La résolution du problème constaté pour ce cas a duré plus de 07 mois à compter du 01/10/2012 la date d'arrivée du navire au port de Bejaia jusqu'au 19/05/2013 la date de réexportation de la marchandise vers l'Italie.

Nous avons classé le refus de la DCP comme incident, car ce dernier prend des mois pour leur réexportation pour avoir à nouveau des marchandises conformes si c'est possible tout dépend des termes du contrat, ainsi la marchandise occupe une place au port qu'elle devrait être occupée par les autres marchandises arrivées récemment notamment pour le port de Bejaia qui souffre de l'étroitesse de sa surface.

-Un retard aussi pour l'importateur dont celui-ci plaint de manque de la matière première pour son usine et retard de production. La répétition de cet incident provoque un ralentissement de l'économie nationale.

## **2. Deuxième cas : des marchandises endommagées lors de la manutention et l'absence de bâchage**

### **2.1 Identification des marchandises importées**

La marchandise se caractérise de (64) palette de matière première destinée à l'industrie céramique dont la nature de la cargaison est : cristalline, mate Cole et tripolyphosphate +Mat. 1<sup>ère</sup> + fritte mate ( s.v) sous forme d'une poudre pour l'industrie de la céramique.

La marchandise est importée de l'Espagne, chargée le 08/03/2013 du port Castellon et arrivée au port de Bejaia le 16/03/2013 à 13 h 45( Annexes N° 7). Jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de Bejaia les marchandises étaient en bon état, aucune entrave n'a été constatée. Le déchargement était le 16/03/2013 à 14 H00 Le problème cette fois-ci est survenu lors des opérations de manutention du fait des manœuvres des Clarcks.

Dans ce cas le transitaire doit émettre des réserves « voir chapitre II : P.60 » au plus vite possible (annexes N°8).

Le transitaire avant d'établir des réserves a fait appel au service d'un expert agréé près des tribunaux et les cours pour la constatation des dommages de cette marchandise

## **2.2. Procédure de demande de dédouanement de marchandises**

### **Etape n°1 :**

L'importateur sollicite le transitaire pour accomplir les formalités de dédouanement de ça marchandise, en raison de ça non-maitrise du domaine de dédouanement et ça complexité.

Il ramène tous les documents nécessaires au profit du transitaire pour accomplir l'opération de dédouanement

### **Etape n° 2 :**

A l'arrivée du navire au port de Bejaia, la compagnie maritime(le consignataire) devra informer le transitaire de son arrivée en lui transmettant un avis d'arrivée .

### **Etape n°3:**

Le déchargement du navire était le 16/03/2013 à 14 H00 jusqu'au 17/03/2013 à 21H00 par des Clarks

## **2.3. Procédure de constatations du dommage**

### **Etape n°4 :**

Après déchargement du navire par les manutentionnaires avec la présence des agents de transit BOUDEBZA constatent des dommages subis par la matière première lors de la manutention.

### **Etape n°5 :**

Le transitaire a fait appel à un expert agréé près des tribunaux et les cours pour la constatation des dommages le 17/03/2013 afin de dévoilé les différents dommages issus de la cargaison et pour faire de rapport d'expertise une preuve de dommage subi par les marchandises lors de manutention et non pas lors de transport routier ( le transporteur routier est déchargé de la responsabilité de l'avarie de la marchandise).

### **Etape n°6 :**

L'expert après le constat établi le 17/03/2013 a constaté que l'opération de déchargement s'était déroulée dans des conditions normales, et les dommages constatés se limitent à

## Chapitre III : cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza Bejaia

---

l'emballage qu'ils sont causés par des clarks, celui-ci n'a relevé aucun manque ou excédent. il a aussi constaté que parmi les (64) palettes déchargées et entreposées en face du quai 09 que seulement (07) palettes endommagées à bord et que l'impact sur le produit reste à constater lors des enlèvements.

### **Etape n°7 :**

L'expert pour prouver que les dommages sont subits par les manœuvres de manutention le 18/03/2013 a pris des photos montrant les dommages lors du déchargement du navire (Annexe N°9).

### **Etape n° 8 :**

Avant l'opération d'enlèvement, la SARL TRANSIT BOUDEBZA a fait encore appel aux services de l'expert le 23/04/2013 à 10 H 30 afin de constater si il ya lieu des dommages suite à l'enlèvement de la marchandise déchargée du navire le 10/03/2013 et entreposée par les services de la manutention au port de BEJAIA sur le terre-plein en face du quai n° 09.

### **Le rapport d'expert le 23/04/2013 :**

Comparativement à l'état de la marchandise lors de son déchargement du navire, l'expert a constaté que les dégâts subis par la marchandise sont aggravés, la marchandise contrôlée n'a pas été bâchée, l'emballage de celle-ci n'était pas consistant, celle-ci a subi des dommages pendant son séjour au terre-plein.

Au moment de l'enlèvement, il est nécessaire de procéder à un décompte final et définitif des palettes endommagées.

L'expert a conclu après le constat effectué le 23/04/2013 que l'état actuel de la marchandise entreposée sur le terre-plein, en face du quai 09 du port de Bejaia en ce qui concerne l'entreposage qui manque des moyens plus performants de la part des services concernés « l'absence de bâchage » où une dizaine de palettes étaient endommagées, dont 20 sacs laissant perdre le produit.

### **2.3. Réclamation faite par le transitaire :**

Après le rapport réalisé par l'expert, le transitaire devra établir une lettre de réserve agissant d'ordre du client pour le Directeur de la Manutention et de l'Acconage de l'entreprise

portuaire de Bejaia (annexe N°8) lui expliquant que les causes du dommage subi par la marchandise lors de l'opération de déchargement sont dues aux manœuvres de manutention avec les Clarks et que cette marchandise était conforme sans autant de dégât « (07) palettes endommagées » dont les dommages se limite à l'emballage d'après le constat de l'expert réalisé le 18/03/2013.

Par contre le constat final du 23/04/2013 à 10 h 30 a permis de constater une dizaine de sacs déchirés laissant perdre leur contenu lors d'enlèvement des marchandises.

Suite aux dommages subis, le transitaire accuse dans sa lettre de réserve, les autorités de la manutention et de l'acconage du port de Bejaia des dégâts constatés et leur demande de recouvrir les droits des tiers.

D'après les deux cas étudiés, les dossiers des clients, que nous avons feuilleté au sein de l'agence transit BOUDEBZA, et l'entretien effectués avec les chefs déclarants en douane, nous avons remarqué que la plupart des problèmes constatés sont liés à l'opération d'importation que d'exportation, notamment au niveau de la douane, dont les importateurs plaignent de la lenteur des formalités douanières. L'administration douanière explique ce problème par la complexité de la mission qu'elle couvre et sa soumission à une réglementation stricte afin de protéger les consommateurs locaux.

#### **4. Nouveaux projets programmés pour le port de Bejaia**

A l'instar des autres ports, le port de Bejaia est en attente des nouvelles mesures dites d'assainissement et de mise à niveau.

La visite de Monsieur **Youcef YOUSFI**, Ministre de l'Energie et des Mines février 2012 au port de Bejaia est couronné par de nouveaux investissements au port de Bejaia, pour offrir une meilleure qualité de service aux clients.

Dans cette optique, et dans le cadre du projet de développement du port, les autorités algériennes ont prévu pour l'année en cours (2013), la lancée de la modernisation et renforcement des moyens de production, la concrétisation de plusieurs projets, que ce soit sur le plan des moyens de manutention, moyens navals ou celui des infrastructures et superstructures, dédiées à l'entreposage des marchandises.

Un programme ambitieux dont les répercussions engendreront des efforts positifs sur le court, moyen et long terme, en matière de productivité.<sup>2</sup>

#### **5. Contraintes de l'étude**

Les difficultés que nous avons eu se limitent à la l'absence d'encadrement auprès de lieu de stage suite au débordement de leurs missions à accomplir pendant la période de stage, dont tout le personnel est occupé afin justement de mener à temps la mission que les clients leur a confiée.

---

<sup>2</sup> PORT DE BEJAIA INFO, « Bilan des INVESTISSEMENTS & perspectives 2013 », 2012, in [www.portdebejaia.dz/download/Numero%2080.pdf](http://www.portdebejaia.dz/download/Numero%2080.pdf).

## **Conclusion**

En résumé de ce chapitre, nous avons, au cours de la période de stage et à partir l'entretien réalisé avec le chef déclarant en douane, vérifié et affirmer que les incidents de la livraison par voie maritime sont généralement survenus au niveau des ports et spécialement lors des manutentions, moment d'enlèvement des marchandises et au niveau de la douane dont les acteurs de commerce extérieur souffre de la complexité et la lenteur des formalités douanières qui dure des mois et engendre un engorgement dans les ports, la répétition de cet effet induit a des freins de l'activité nationale surtout industrielle. En bref, cette situation misérable des ports en Algérie nécessite l'intervention de l'état au plus vit possible afin améliorer son image à l'extérieur.

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**

Tout au long de ce travail, nous avons tenté d'apporter une réponse claire et originale aux problèmes constatés au moment des livraisons internationales.

Premièrement, nous avons, afin de pouvoir réunir le maximum possible des obstacles rencontrés, étudié les grands axes de la livraison internationale des marchandises dans le cas de transport maritime, étant donné qu'il est le mode le plus utilisé pour l'avantage d'immenses quantités et des longues distances qu'il couvre. En suite nous avons enrichi notre étude en mettant l'accent sur le transport routier depuis les ports. Car parler de la livraison internationale est synonyme de transport multimodal, ils sont deux modes de transport complémentaires.

Nous avons aussi penché sur le rôle important et la responsabilité des différents intervenants de transport maritime, et porter un détail sur le dossier des documents à fournir pour l'administration douanière et les différentes formalités à accomplir afin de pouvoir délivrer la marchandise déposée dans les entrepôts des ports.

Nous avons, ainsi procédé à l'étude des incidents de livraison par voie maritime, dès la sortie de la marchandise de son usine de fabrication, lors de son séjour au port, jusqu'à son arrivée au domicile du client.

Les incidents de transport maritime, ceux survenus aux ports, au niveau de la douane, et lors de transport routier sont les grands axes sur les quelle nous avons concentré notre étude, puis les mesures à respecter pour minimiser les risques, et enfin les modalités de réclamation des marchandises endommagée. D'où nous avons conclu que la majorité des incidents de la livraison résident dans les ports et au niveau de la douane.

Aujourd'hui, l'ouverture du marché extérieur induit une augmentation considérable des importateurs algériens aux ports où s'installe le dérèglement qui touche tous les maillons de la chaîne de l'opération, depuis le débarquement des bateaux en rade et en quais en passant par le déchargement et le chargement de la marchandise jusqu'à sa libération. L'encombrement dans les ports est causé par le manque de moyens techniques pour le traitement de la marchandise qui entraîne une situation d'engorgement, en bref, les ports algériens ont exprimé leurs besoins d'être équipé.

Quant à la douane algérienne, sa mission est intimement liée au développement du commerce international et à la mondialisation des échanges, au mode d'organisation et de fonctionnement de l'économie nationale (administrée ou plus ou moins ouverte à la concurrence étrangère, volonté de protéger la production locale et la santé et la sécurité des consommateurs. Mais elle reste le sujet agaçant des acteurs de commerce extérieur en raison de sa lenteur.

En effet, notre étude est accompagnée et enrichi d'un stage pratique au sein de la SARL transit BOUDEBZA, au cours de de cette période de stage que nous avons consacré pour la vérification des repères dégagée dans la théorie sur les origines des lacunes de transit maritime, nous avons pu confirmer que les sources principales des incidents de la livraison par voie maritime en Algérie sont aussi

Les ports et l'administration douaniers. Dont nous avons constaté deux cas d'incidents :

- Cas de réception des marchandises « cellules d'orange » importées mal conservées à une température estimée 25° au lieu de 5°, elle a été refusée par l'inspection aux frontières de contrôle de la qualité et de répression de la fraude(DCP). Et la solution ultime était sa réexportation.
- Cas des marchandises endommagées lors de la manutention et l'absence de bâchage, la marchandise était sous forme d'une poudre pour l'industrie céramique, la nature de la matière première importée a laissé aggraver les dégâts causés par les opérations de manutention qui manque des moyens de levages nécessaires.

Ajoutant au problème de manutention, la marchandise était mal traitée dans les entrepôts (non bâché), où une dizaine de palettes laissant perdre leurs contenus.

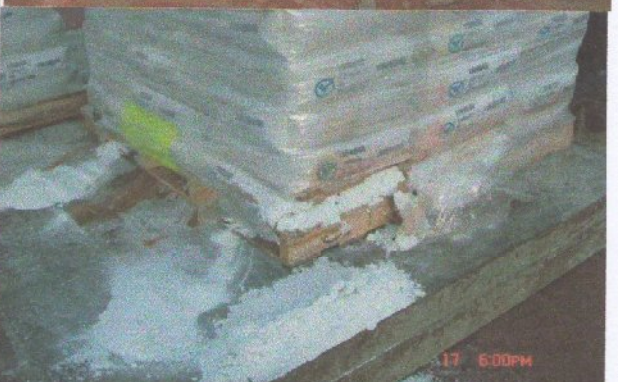
Il conviendrait de dire qu'il est temps de réunir les moyens nécessaires afin de lancer de nouveaux investissements et de mettre en place des nouveaux aménagements possibles pour l'amélioration de l'état indésirable des ports algériens ou se résident les grands obstacles de la livraison internationale, et de réformer la réglementation douanière d'une façon a accélérer ses procédures

Au terme de notre travail, nous pouvons dire que la mauvaise gestion des ports en Algérie, continue à accuser beaucoup de dysfonctionnements, induisant par-là des surcoûts supportés par le consommateur final, et l'absence du produit algérien sur les marchés extérieurs causé par le découragement des exportations [effet des couts

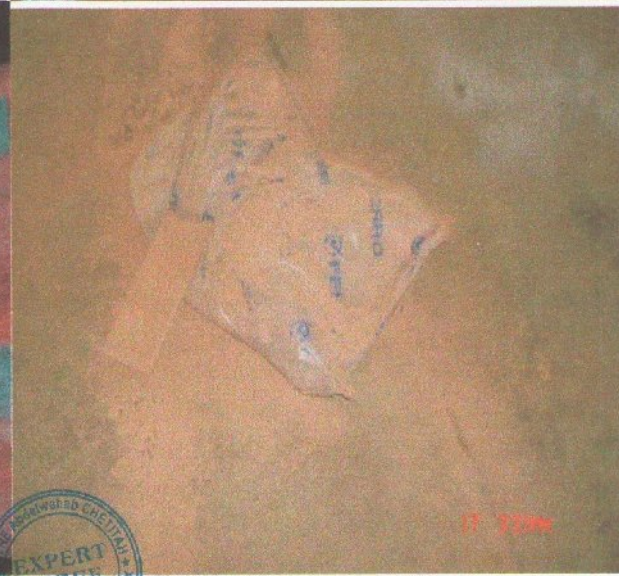
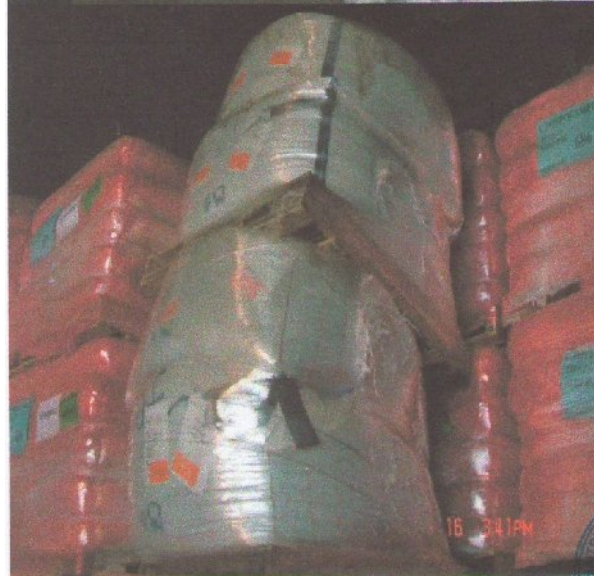
supplémentaires trop élevés) qui constituent à son tour un remède pour le déficit de la balance commerciale. Devant cette problématique des marchandises en souffrance dans les ports, beaucoup de questions restent ouvertes et revendiquent des réponses, du moins, exigent que l'on s'y consacre sérieusement. Enfin, il est quand même encourageant de remarquer que même si de nombreux efforts restent à fournir pour équiper les ports, le gouvernement algérien prend conscience du rôle important des transports de marchandises depuis les ports, ceci à travers les travaux de reconstruction et les grands chantiers entamés pour la création des autoroutes afin de réduire à parcourir.

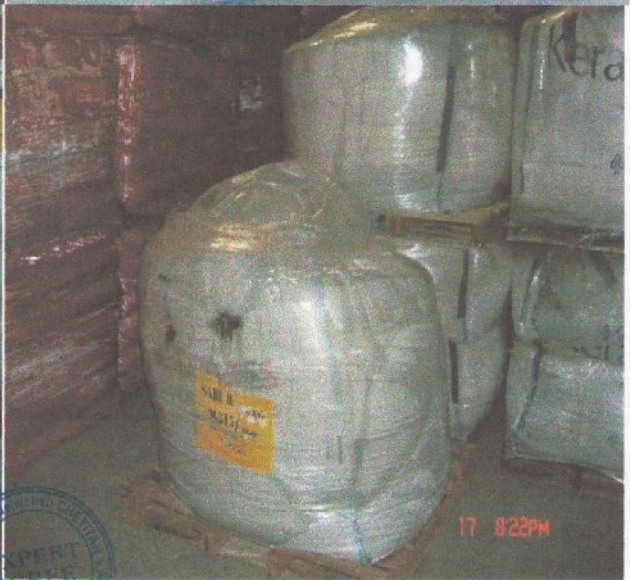
Les résultats de notre étude peuvent servir d'une piste à suivre pour des futures recherches qui seraient menées dans ce sens. En effet, nous n'avons étudié que le problème de blocage des marchandises aux ports de l'Algérie où notre étude nous a permis d'intégrer la lenteur des procédures douanières comme source principale des blocages. Les déterminants de la lenteur des procédures douanières en Algérie peuvent constituer une autre thématique pour les futures recherches.

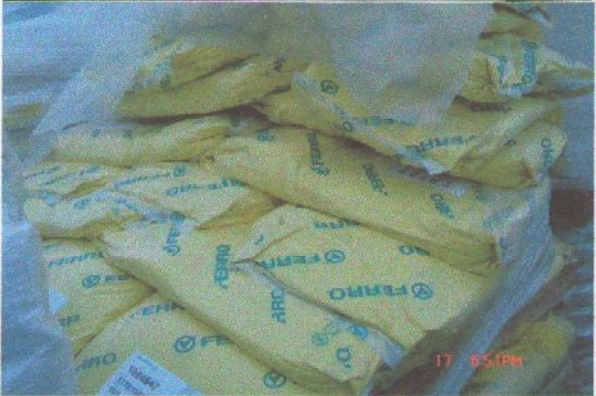
Annexe n°9











## ***Bibliographie***

### ***Ouvrage :***

- CHEVALIER.D et DUPHIL,F ,« transporter à l'international »,4ème édition ,Foucher,2009.
- CHAUVIER,S : « le contrat international ,édition VUIBERT , Paris,2007.
- DAMIEN,Marie-Madeleine , « Aide mémoire de transport et logistique » ,Ed Dunod,2001 ,France.
- Doubi Bi Tra, « Banque, finance et bourse. Lexique des termes usuels », éditions L'Harmattan, 2011
- DELABOUR, jules, « traité des avaries particulières sur marchandises », Renard, 2006
- Lamy transport, Tome 2 (Édition 2005),
- LEGRAND.G et MARTINI.H, « gestion des opérations import-export » ;Ed Dunod, paris 2008
- PINEAU, Jean « Le contrat de transport: terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis, Université de virginie, 1986.
- Jose Antonio.OCAMPO, « Annuaire de La Commission des Nations Unies pour Le Droit commercial international », United Nations Publications, 2007.
- Kossi Albert Francis-Thoo, « le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime,LIT Verlag Münster,2003,France
- PEYREL,F, « transport routier de marchandise : réglementation et exploitation » ,édition Gaëtan Morin, France,1999.
- René RODIERE, « «Traité général de Droit maritime, Affrètement transport, Tome II : Les contrats de transport de marchandises », édition Dalloz 1967.
- WERNER, Auguste , Raynald« Traité de droit maritime général: éléments et système, définitions, problèmes, principes », Édition Librairie Droz, GENÈVE, 1964.
- 

### ***Mémoires :***

- FAYE,Ngagne, « *la livraison sans connaissance*», Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports, université de droit, d'économie et des sciences d'aix-Marseille,2008.
- KPONOU AGONKAN, Sandrine, « *Contribution à la réduction des délais de passage des marchandises* », Diplôme de Technicien Supérieur en Gestion Commerciale Spécialité Commerce International, 2008.
- GBAGUIGI, Mathieu, « *Les performances des sociétés de manutention portuaire dans les ports ouest africains* », Master Gestion des affaires maritimes, Institut d'Administration des Entreprises, 2007.
- PICON, Didier, « *L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises* », Master Droit des Affaires, Université Paul Cézanne - Aix-Marseilles II, 2004.

- LEBRUN, olivier, « **la responsabilité du chargeur** », master 2 droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques d'aix Marseille, 2009.

### ***Rapports et documents divers :***

- COMPAGNIE MARITIME CMA, «tarifs surestaries pour les chargements », 2012
- COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, « convention des Nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer », NATIONS UNIES Vienne, ISBN ,2009
- TADJINE , Radhia, AHMED ZAID, Malika, « *Capacité logistique et gouvernance des ports algériens*», Université Mouloud Mammeri.
- Organisation mondiale de la santé, *Etiquetage des denrées alimentaires*, 2007 .

### ***Site internet***

- [www.transport-logistique.org](http://www.transport-logistique.org)
- [www.ac-nancy-metz.fr](http://www.ac-nancy-metz.fr)
- [www.dictionnaire-juridique.com](http://www.dictionnaire-juridique.com).
- [www.transitairesromands.ch](http://www.transitairesromands.ch)
- [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)
- [www.groupeisf.net/logistique\\_et\\_transports](http://www.groupeisf.net/logistique_et_transports)
- [www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)
- [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)
- [www.liberté-algerie.dz](http://www.liberté-algerie.dz)

## **Questions des entretiens réalisés avec le chef déclarant en douane**

**Questions 1 :** selon vous, sur quels critères se fait le choix d'un transitaire de la part d'un client?

**Question 02:** disposez-vous d'assez de moyens humains et matériels pour assurer pleinement vos missions à temps ?

**Question 03 :** est-ce que vous rencontrez des problèmes qui vous empêchent de mener à temps vos missions ? Si oui, à quoi sont-ils dus ?

**Question 04 :** Pourriez-vous proposer des solutions pour résoudre le problème de blocage marchandises aux ports?

**Question 05 :** quelles sont les procédures que vous adoptiez pour réclamer les marchandises endommagées par les tiers?

**Question 06 :** quels sont les cas où l'ayant droit de la marchandise ne pourra plus la délivrer ?

**Question 07 :** Que doit faire le requérant s'il n'est pas d'accord avec les conclusions de l'expert amiable désigné ?

**Question 08 :** A qui incombent les frais de constatation et d'expertise des dommages ?

## TABLES DES MATIERES

|                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>                                                | <b>1</b>  |
| CHAPITRE I : GENERALITE SUR LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES<br>MARCHANDISES..... | 4         |
| <b>INTRODUCTION .....</b>                                                        | <b>4</b>  |
| <b>I. LA LIVRAISON INTERNATIONALE DES MARCHANDISES .....</b>                     | <b>5</b>  |
| 1. La livraison et son aspect juridique .....                                    | 5         |
| 1.1 Définition de la livraison .....                                             | 5         |
| 2. Concepts relatifs aux livraisons internationales des marchandises .....       | 6         |
| 3. le contrat de transport .....                                                 | 7         |
| 4 .la manutention .....                                                          | 8         |
| 4.1 Le système de manutention des conteneurs.....                                | 8         |
| 4.2 La manutention des marchandises non conteneurisées et des vrac .....         | 9         |
| 5. L'entreposage .....                                                           | 9         |
| 6. Le dédouanement de la marchandise .....                                       | 10        |
| 6.1 Présentation de la douane .....                                              | 10        |
| 6.2 L'opération de dédouanement .....                                            | 10        |
| 6.3 Les documents de dédouanement des marchandises .....                         | 11        |
| 6.3.1 L'avis d'arriver .....                                                     | 11        |
| 6.3.2 Le bon à délivrer .....                                                    | 11        |
| 6.3.3 La déclaration en douane .....                                             | 12        |
| 6.3.4 La facture commerciale .....                                               | 12        |
| 6.3.5 Le registre de commerce.....                                               | 13        |
| 6.3.6 Le bon à enlever .....                                                     | 13        |
| 6.3.7 Bulletin de livraison .....                                                | 13        |
| 6.3.8 Certificat d'origine .....                                                 | 13        |
| 6.4 Formalités de dédouanement .....                                             | 13        |
| 6.4.1 Le dossier de dédouanement .....                                           | 14        |
| 6. 4 .2 La procédure de dédouanement .....                                       | 14        |
| <b>II. LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISE .....</b>              | <b>16</b> |
| 1. Définition du transport maritime .....                                        | 16        |
| 2. L'évolution du transport maritime .....                                       | 16        |

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2 .1. Historique .....                                                                   | 16        |
| 2.1. L'évolution de transport maritime marqué par l'apparition des conteneurs .....      | 17        |
| 3. La législation du transport maritime .....                                            | 18        |
| 3.1 La convention de Bruxelles du 25 Août 1924 .....                                     | 19        |
| 3.2 Protocole de 23 Février 1968 .....                                                   | 19        |
| 3.3 La convention des Etats-Unis le transport de marchandises par mer 31 Mars 1978 ..... | 19        |
| 4. Les documents de transport maritime.....                                              | 20        |
| 4.1. Le connaissance maritime .....                                                      | 20        |
| 4.2 La lettre de transport maritime .....                                                | 21        |
| 4.3 La charte partie .....                                                               | 22        |
| 5. Les Intervenants Dans La Chaine De Transport Maritime .....                           | 23        |
| 5.1 Le transporteur .....                                                                | 23        |
| 5 .2 le transitaire .....                                                                | 23        |
| 5.3 L'agent consignataire (agent maritime) .....                                         | 24        |
| 5.3.1 Le consignataire de navire .....                                                   | 24        |
| 5.3.2 Le consignataire de cargaison .....                                                | 24        |
| 5.4 Le Manutentionnaire (ou acconier) .....                                              | 25        |
| 5.5 Le courtier maritime .....                                                           | 25        |
| 5.6 Le commissionnaire en douane .....                                                   | 25        |
| 5.7 La douane .....                                                                      | 26        |
| 5.8 L'assureur .....                                                                     | 26        |
| 6. Les incoterms .....                                                                   | 26        |
| 6.1 Définition .....                                                                     | 26        |
| 6.2 Les Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures .....         | 27        |
| 6.3 Les Incoterms utilisables pour tous les types de transports .....                    | 28        |
| 6.4 Les deux nouveaux termes 2010 .....                                                  | 29        |
| <b>III. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISE .....</b>                                    | <b>30</b> |
| 1. Définition du transport routier .....                                                 | 30        |
| 1.1 Le transporteur routier .....                                                        | 31        |
| 2. L'évolution du transport routier de marchandises .....                                | 31        |
| 3. Les techniques du transport .....                                                     | 32        |
| 4. Les modes juridiques de transport routier .....                                       | 32        |
| 4.1 Le transport « en compte propre » ou « transport privé » .....                       | 32        |

|                                                                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.2 Le transport « public de marchandises » .....                                                               | 33        |
| 5. Le contrat de transport routier .....                                                                        | 33        |
| 6. Responsabilité du transporteur et du destinataire .....                                                      | 33        |
| 6.1 Responsabilité du transporteur .....                                                                        | 33        |
| 6.2 La responsabilité du destinataire .....                                                                     | 35        |
| 6.3 La prise en charge de la marchandise .....                                                                  | 36        |
| Conclusion .....                                                                                                | 37        |
| <b>CHAPITRE II : INCIDENT DE LIVRAISON INTERNATIONALE DE<br/>MARCHANDISES ET PROCEDURE DE RECLAMATION .....</b> | <b>38</b> |
| INTRODUCTION .....                                                                                              | 38        |
| I. LES ORIGINES DES INCIDENTS DE LIVRAISON DES MARCHANDISES .....                                               | 39        |
| 1. Définition d'un incident de livraison .....                                                                  | 39        |
| 2. Les incidents de transport maritime .....                                                                    | 39        |
| 2.2 Les types d'avaries pouvant toucher les marchandises transportées par voie maritime....                     | 40        |
| 2.2.1 L'avarie particulière .....                                                                               | 40        |
| 2.2.2 Avaries-frais et dépenses diverses .....                                                                  | 40        |
| 2.2.3 L'avarie commune .....                                                                                    | 40        |
| 2.3 Origines des avaries .....                                                                                  | 41        |
| 2.4 Retards des livraisons des marchandises .....                                                               | 41        |
| 3. Les incidents aux niveaux des ports .....                                                                    | 42        |
| 3.1 L'état désagréable des ports algériens .....                                                                | 42        |
| 3.2 Problèmes rencontrés lors de la manutention .....                                                           | 43        |
| 3.3 Augmentation des frais de surestaries .....                                                                 | 44        |
| 3.4 Blocage des marchandises au niveau de la douane .....                                                       | 45        |
| 3.4.1 Le retard dédouanement des marchandises .....                                                             | 45        |
| 3.4.2 Le manque des documents nécessaires pour le dédouanement de la marchandise .....                          | 45        |
| 3.4.3 Manque d'étiquetage des denrées alimentaire.....                                                          | 45        |
| 3.4.5 Refus de la marchandise au niveau de la direction de contrôle des de la qualité .....                     | 46        |
| 3.4.5 Alourdissement des frais de main levée .....                                                              | 47        |
| 3.4.6 Le risque de la saisie des marchandises .....                                                             | 47        |

|                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.5 Le risque transport des marchandises dangereuses .....                                                                                         | 48 |
| 3.5.1 Définition de la marchandise dangereuse .....                                                                                                | 48 |
| 3.5.2 Les principaux risques liés aux matières dangereuses .....                                                                                   | 48 |
| 4. Le risque de transport routier .....                                                                                                            | 49 |
| II. Les modalités de constatation du dommage des marchandises et les mesures prises pour<br>minimiser la survenance des obstacles .....            | 49 |
| 1. Les modalités de constatation du dommage des marchandises .....                                                                                 | 50 |
| 1.1 Le constat simple .....                                                                                                                        | 50 |
| 1.2 L'expertise .....                                                                                                                              | 51 |
| 1.2.1 Que doit faire le requérant s'il n'est pas d'accord avec les conclusions de l'expert amiable<br>désigné ? .....                              | 52 |
| 1.2.2 A qui incombent les frais de constatation et d'expertise des dommages ? .....                                                                | 52 |
| 2. Mesures pour minimiser les incidents de livraison .....                                                                                         | 52 |
| 2.1 Des mesures pour minimiser les risques survenus lors de la manutention.....                                                                    | 52 |
| 2.1.2 Emballage et conditionnement .....                                                                                                           | 52 |
| 2.1.2.1 L'emballage de marchandise .....                                                                                                           | 53 |
| 2.1.2.2 Le conditionnement de la marchandise .....                                                                                                 | 53 |
| 2.1.2.3 Importance de marquage des marchandises .....                                                                                              | 54 |
| 2.1.2.4 Bien soigner l'opération d'empotage et dépotage du conteneur .....                                                                         | 55 |
| 2.2 Mesures pour minimiser le risque de transport de marchandise dangereuses .....                                                                 | 56 |
| 2.2.1 Mesures prise par les navires transportant des marchandises dangereuses pendant leurs<br>séjours au port .....                               | 57 |
| 2.2.1.1 Lors de la manutention des marchandises .....                                                                                              | 57 |
| 3. Procédures recommandées par le destinataire pour réclamer la marchandise endommagée ..                                                          | 58 |
| 3.1 Le cas ou la marchandise réceptionnée est partiellement abimée ou manque de la quantité<br>demandée .....                                      | 58 |
| 3.1.1 Prise des réserves .....                                                                                                                     | 59 |
| 3.1.2 La réexportation des marchandises .....                                                                                                      | 60 |
| 3.2 Le cas ou la marchandise avariée et non récupérable (la destruction des marchandises) ..                                                       | 60 |
| 4. Le blocage des marchandises aux ports algériens est-t-il une politique pratiqué par le<br>gouvernement pour décourager les importations ? ..... | 61 |
| 5. Conséquence des retards de livraison internationale sur l'économie algérienne .....                                                             | 62 |

|                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| CONCLUSION .....                                                                                             | 64        |
| <b>CHAPITRE III : INCIDENTS DE LIVRAISON INTERNATIONALE CAS DE LA<br/>SARL TRANSIT BOUDEBZA BEJAIA .....</b> | <b>65</b> |
| Introduction .....                                                                                           | 65        |
| <b>I. PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL .....</b>                                                        | <b>66</b> |
| 1. Historique de la SARL transit BOUDEBZA .....                                                              | 66        |
| 2. Le schéma de l'organisme .....                                                                            | 67        |
| 3. Fiche d'indentification des postes de travail .....                                                       | 67        |
| 3.1. Le directeur général .....                                                                              | 67        |
| 3.2. Le comptable .....                                                                                      | 67        |
| 3.3. Chef déclarant en douane.....                                                                           | 67        |
| 3.4. Agent de saisie.....                                                                                    | 68        |
| 3.5. Le déclarant en douane .....                                                                            | 68        |
| 3.6. Agent de visite .....                                                                                   | 68        |
| <b>II. LES CAS D'INCIDENTS CONSTATES DANS LA SARL TRANSIT BOUDEBZA..</b>                                     | <b>68</b> |
| 1. Premier cas : réception des marchandises importées mal conservées .....                                   | 69        |
| 1.1. Que doit faire l'importateur dans ce cas ? .....                                                        | 70        |
| 1.2. Discussion du problème constaté .....                                                                   | 71        |
| 2. Deuxième cas : des marchandises endommagées lors de la manutention et l'absence de<br>bâchage .....       | 71        |
| 2.1 Identification des marchandises importées .....                                                          | 71        |
| 2.2. Procédure de demande de dédouanement de marchandises .....                                              | 72        |
| 2.3. Procédure de constatations du dommage .....                                                             | 72        |
| 2.4. Réclamation faite par le transitaire.....                                                               | 73        |
| 4. Nouveaux projets programmés pour le port de Bejaia .....                                                  | 74        |
| 5. Contraintes de l'étude .....                                                                              | 75        |
| Conclusion .....                                                                                             | 76        |
| <b>Conclusion générale .....</b>                                                                             | <b>77</b> |
| <b>Bibliographie .....</b>                                                                                   | <b>80</b> |
| <b>Annexes .....</b>                                                                                         | <b>82</b> |

### **Résumé :**

La livraison internationale des marchandises est assujettie à divers incidents, notamment lorsqu'il s'agit du transport maritime comme mode choisi pour le transport des marchandises.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre objet d'étude, qui consiste à identifier les déterminants de blocage des marchandises aux ports qui constituent un majeur obstacle aux ports algériens.

Pour répondre à cette problématique, nous avons établi une étude sur le mécanisme de la livraison par voie maritime et les sources des principaux incidents liés à celles-ci.

Pour confirmer les résultats de notre étude, nous avons effectué un stage pratique auprès d'une agence de transit,

Notre étude nous a permis de révéler que les principaux incidents de livraison qui sont chapotés par le blocage des marchandises au port sont dus, essentiellement, à deux facteurs : la situation indésirable des ports algériens, connue par l'extérieur sous le nom poumon noir, d'une part, et la lenteur et complexité des procédures douanière, d'autre part.

**Mots clés :** la livraison internationale, transport maritime, le port, incident, Algérie, transitaire