

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE 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

L'intermédiation du transitaire dans le commerce international
Cas pratique
Procédure de dédouanement à l'importation
Agence de transit STMAfrique

Réalisé par :

1. BOUDJELLAL Tarik
2. BOUAOUINA Ahcene

Encadré par :

1. M. HADJI
2. M. KHEBBACHE

Promotion 2016-2017

Remerciement

Nous remercions en premier lieu dieu pour ce modeste travail.

Nous tenons tout particulièrement à remercier notre promotrice M. KHEBBACHE et M.HADJI pour leur corrections, ainsi que pour leur remarques, leur conseils avisés, leur commentaires et leur suggestions.

Nous remercions également l'ensemble du personnel de l'agence du transit STM Afrique

Nous remercions aussi tous ceux et celles qui ont contribués de près ou de loin en nous aidant à réaliser notre travail

A vous tous Merci.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes parents et mes frères
et toute la famille

BOUAOUINA

A tout mes amis

« BEDRO BEL KHOUYA MACHI SAHBI »

Spécialement pour ma petite aimée

Sous oublié

AMINE, BOUCHRA, CHAIMA

Et tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour la
réalisation de ce travail

FAFOU.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes parents, mes frères,
mes sœurs et toute la famille

BOUDJELLAL

A tout mes amis

Et tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour la
réalisation de ce travail

TARIK.

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des figures et tableaux

| | |
|---|-----------|
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre 1 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime | 4 |
| Introduction | 4 |
| Section 01 : Rétrospective historique du commerce international | 4 |
| Section 02 : Impact du Transport Maritime sur le commerce international..... | 11 |
| Section 03 : Les principaux intervenants dans le transport maritime..... | 16 |
| Conclusion..... | 21 |
| Chapitre 2 : présentation du transitaire dans le commerce international | 22 |
| Introduction | 22 |
| Section 01 : Les droits et les diligences du transitaire | 22 |
| Section 02 : les professions assimilées au transitaire | 27 |
| Section 03 : les enjeux du transit..... | 38 |
| Conclusion | 42 |
| Chapitre 3 : Etude de la procédure de dédouanement a l'importation | 43 |
| Introduction | 43 |
| Section 01 : les régimes douaniers économiques | 43 |
| Section 02 : l'opération de dédouanement des marchandises | 49 |
| Section 03 : Etude de cas pratique sur la procédure de dédouanement a l'importation | 52 |
| Conclusion | 62 |
| Conclusion générale | 63 |
| Bibliographie | |
| Annexes | |
| Table des matières. | |

Liste des abréviations

Liste des abréviations

- **B/L:** Bill of Lading.
- **BMT:** Bejaia Méditerranéen Terminal.
- **CDA :** Code des Douanes Algérien.
- **DCP :** Direction des Concurrences et des Prix.
- **DD :** Droits de Douane.
- **FMI:** Fond Mondial International.
- **GATT:** General Agreement on Tariffs and Trade.
- **GZALE :** Zone Arabe De Libre Echange.
- **OEA :** Opérateurs Economiques Agréés.
- **OMC:** Organisation Mondiale du Commerce.
- **OPEP :** Organisation des pays exportateurs de pétrole
- **PIB:** produit intérieur brut.
- **SIGAD :** Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes.
- **STMA :** Société Transit Mixte Afrique.
- **TVA :** Taxe sur la Valeur Ajuter.
- **VD :** Valeur en Douane.

Liste des figures et Tableaux

Liste des figures

| | |
|---|----|
| Figure N° 01 : Le transport maritime | 12 |
| Figure N°02 : Nombre de tonnes-km revenant au transport maritime | 13 |
| Figure N°03 : Evolution du transport maritime par océan et par continent | 15 |
| Figure N°04 : l'organigramme du transit STMA | 52 |
| Figure N°05 : enlèvement de la marchandise | 59 |

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau N°01 : repreint les DD selon leur régime | 61 |
|---|----|

Introduction générale

Introduction générale

Introduction

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et de techniques de productions, les différents pays sont impliqués à de divers degré dans le processus d'échanges afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leurs sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques. C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomiques, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeurs.

Cet accroissement est dû à l'élargissement du processus d'internationalisation caractérisé par une interdépendance spatiale croissante, un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux (Barrières douanières tarifaires et non tarifaires) et d'une grande expansion des moyens de transport (terrestre et maritimes et même aériens). Deux tiers en valeur et trois quarts en volume des échanges internationaux s'effectuent par voie maritime, ce qui a propulsé le transport maritime à la tête de tous les autres modes de transports dans le commerce international en plus de son effet du moins coûteux, ainsi les entreprises désireuses exporter ou importer des marchandises, ont intérêt à confier le transport à un partenaire externe tel qu'un organisme de transit, qui organisera les prestations de logistique.

Les marchandises à bord des navires doivent aussitôt traverser une barrière entraînant l'accomplissement de divers formalités administratives et autres nécessitant l'intervention de plusieurs auxiliaires de transports. Parmi ces, prestataires, certains jouent un rôle important tel est le cas du transitaire. Cet auxiliaire de commerce international est chargé d'accomplir toutes les formalités nécessaires pour pouvoir faire sortir la marchandise du port. Celui-ci doit avoir une bonne connaissance du métier pour pouvoir être capable de mener à bien le travail qui lui sera confié.

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

Introduction générale

Dans le langage courant, le transit est défini comme étant « le passage des marchandises, des voyageurs, à travers un lieu, un pays situé sur leur itinéraire. C'est également la possibilité de faire traverser à des marchandises, un pays autre que leur pays de destination sans payer de droits de douane ».¹

Le transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Si un chargeur, situé à l'étranger, veut expédier des marchandises à destination d'un autre pays par exemple, il est dans l'impossibilité d'accomplir les différentes formalités et de surveiller les opérations nécessaires pour assurer le passage des marchandises au-delà des frontières. Il fait donc recours à un intermédiaire qui est le transitaire.

«Sont considérées comme transitaires toutes personnes physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, et quelle que soit la nature du mandat à elles confié».

L'exercice de la profession de transitaire en douane est subordonné à l'obtention d'un agrément. Cet agrément est donné à titre personnel. «Lorsqu'il s'agit d'une société, il doit être obtenu pour la société et pour toute personne habile à déclarer pour son compte».

Les transitaires peuvent agir soit en leurs noms propres, ou bien comme mandataire du propriétaire de la marchandise, et ils sont devant la loi responsable des déclarations qu'ils établissent. Ils sont détenteurs d'un agrément leur permettant de pouvoir exercer.

Pour développer un système de transit effectif et efficace, il est nécessaire de prendre en compte plusieurs facteurs. Par exemple, des systèmes de garantie bien conçus qui couvrent le paiement des droits d'importation, des taxes et d'autres charges essentiels pour assurer la libre circulation des marchandises en transit.

Le partage d'informations entre bureaux de douane et les flux de documentation rationalisés simplifient les procédures de transit et les rendent transparentes. Les scellements douaniers sont des mécanismes qui garantissent l'intégrité physique des marchandises. Ils offrent également la garantie que les marchandises présentes au début d'une opération de transit quittent le pays de transit sans modification de leur état ou de leur quantité.²

¹ Jean-Pierre, « Dictionnaire hachette encyclopédique illustre », Edition 2000, p 54.

² Organisation mondiale des douanes, « Manuel sur le transit », conférence – 3 novembre 2014.

Introduction générale

Les fonctions du transitaire sont très difficiles à délimiter, puisqu'elles regroupent un très large spectre. Dans ce cadre, l'objectif de notre travail consiste à répondre à la problématique suivant « **Quel est le rôle jouer par le transitaire dans les échanges commerciaux des marchandises ?** ». A cet effet de nombreuses questions méritent réflexions à savoir :

- ✓ Quels sont les services qu'offre le transite en commerce extérieur ?
- ✓ Quels sont les différents rôles assignés ?
- ✓ Quels sont les procédures de dédouanement à suivre dans une opération du transite de marchandises ?

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

- **Hypothèses 01 :** le transitaire coordonne plusieurs opérations connexes et de transport.
- **Hypothèses 02 :** plusieurs étapes sont nécessaires pour réussir une opération de dédouanement.

Pour une présentation claire de notre travail nous allons adopter une démarche méthodologique à double approche, théorique et pratique. Pour celle, notre travail est réparti en trois chapitre :

Dans le premier chapitre nous allons présenter l'évolution du commerce international et Le transport maritime : dans la première section nous présenterons un historique du commerce international, la deuxième section sera consacrée à l'Impact du Transport Maritime sur le commerce international, en suite dans la troisième section nous présenterons les principaux intervenants dans le transport maritime.

Le second chapitre intitulé présentation du transitaire dans le commerce international : la première section sera consacrée au droits et les diligences du transitaire, dans la deuxième section nous présenterons les professions assimilées au transitaire, enfin, dans la troisième section nous décrirons les enjeux du transit.

Enfin, dans le troisième chapitre, on parlera sur de la procédure de dédouanement a l'importation qui se constitue des régimes douanier économiques, de l'opération de dédouanement des marchandises, et nous terminerons par un cas pratique sur l'entreprise STMA qui illustrera le processus fonctionnel du transit.

Chapitre 01 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime

Introduction

Le commerce mondial a connu au cours du 20^{ème} siècle, un développement très important, en terme de volume et de valeur et la révolution des transports (terrestres et maritimes en terme de flottes navigantes et en terme de tonnage), a été le principal moteur de cette évolution grandissante dont aucun pays ne lui échappe.

Le Transport Maritime est en effet l'un des moyens les plus sûrs et moins onéreux de tous les autres modes et il accapare plus de 70% des échanges mondiaux surtout après l'apparition des conteneurs et le développement des hydrocarbures.

Section 1 : Rétrospective historique du commerce international

L'histoire du commerce international est marquée par l'alternance de phases d'expansions et de contractions.

1.1. L'échange avant 18^{ième} siècle

L'antiquité et le moyen âge présentent des périodes de prospérité commerciales remarquables comme à Athènes au 5^{eme} siècle avant J-C, sous l'empire Romain aux 2^{ième} siècles après J-C, ou dans les grandes cités de l'Italie du Nord à partir du 13^{ième} siècle. Ces dernières donnèrent naissance aux premiers échanges commerciaux modernes fondés sur l'assurance, la comptabilité en partie double et les lettres de change pour des payements transférés à longue distance¹.

Jusqu'aux 16^{ème} siècle, le monde est demeuré relativement cloisonné en divers espaces culturels. Des relations de longues distances ont pu s'établir entre ces mondes à travers des voies maritimes transocéaniques, mais les échanges d'hommes, de biens ou d'idées étaient trop faibles et exceptionnelles pour rendre ces mondes véritablement interdépendants et intégrés.

Au siècle des grandes découvertes se sont développé des courants commerciaux intenses, le volume du commerce ait été multiplié par deux ou trois au cours du 16^{ième} siècle.

¹ Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères »8^e édition, 2002.

1.2. L'échange après 18^{ième} siècle

Au cours de 18^{iem} siècle, la révolution agricole et la révolution industrielle qui s'ensuivit en Grande-Bretagne généreront pour la première fois dans l'histoire une « croissance économique moderne ».

Au moins depuis cette période, la croissance du commerce international a toujours été plus forte que la croissance économique globale à l'exception de la période entre deux guerres (1913-1950). Entre 1720 et 1913, la croissance du commerce international représentait une fois et demie celle du PIB.

Le 19^{ieme} constitué le siècle charnier de l'histoire économique et sociale mondiale car il marque la transition entre monde traditionnels du 18^{iem} siècle et le monde industrialisé que sera le 20^{iem} siècle. Entre le début du 18^{iem} siècle et la fin du 19^{iem} siècle, le niveau de vie des pays touchés par la révolution industrielle s'est trouvé multiplié par plus de 15, le volume des échanges internationaux par plus de 100 et celui de la production mondiale de bien industriels par plus de 200.

L'accélération décisive des échanges internationaux débute à partir de 1850 et coïncide avec l'avènement de la production de masse en Angleterre et en France. Le volume du commerce mondial a été multiplié par 25 au cours du siècle, soit au rythme de 3,3% par an .La croissance des exportations mondiales a été deux fois plus rapide que la production globale, et, virtuellement dans tous les pays de 1870 à 1913².

Le rapport exportations hors service sur PIB mondial est passé de 1% en 1820 à 4,6% en 1870 et 7,9% en 1913 .A la veille de la première guerre mondiale, la part des échanges internationaux dans la production a atteint un sommet historique qui ne sera retrouvé qu'après les années 1970(10,5% en 1973). L'expansion commerciale des deux derniers siècles n'est donc en rien comparable à celle des autres périodes historiques dans la mesure où elle est la conséquence de l'avènement d'une société industrielle dominée par le machinisme, par opposition aux anciennes sociétés de la terre et de l'outil.

A partir de la révolution industrielle, et grâce à sa maîtrise des mers et sa suprématie militaire, l'Europe a occupé une place hégémonique dans l'économie et les échanges mondiaux jusqu'à la première guerre mondiale.

² PASCO, C.2006, Commerce, international, 6^{eme} Edition Dunod, Paris, 2006. P 72

CHAPITRE 01 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime

Au cours de 20^{iem} siècle, les Etats-Unis et dans une moindre mesure le Japon a rattrapé puis dépassé l'Europe.

Le commerce international s'organise suivant une division internationale relativement hiérarchisée avec des pôles de développement qui concentrent capital et innovation. Le progrès technique dans les transports et les communications est un facteur déterminant des échanges.

1.3. Evolution récente des échanges

La croissance du commerce international est tombée à 2% en 2012, contre 5,2 en 2011 et est restée atone pendant le début de 2013 le ralentissement économique en Europe pesant sur la demande mondiale d'importation, la brusque décélération des échanges en 2012 était dû principalement à la faible croissance des pays développés et à la persistance d'incertitudes quant à l'avenir de l'euro. Le fléchissement de la production et le chômage élevé dans les pays développés ont réduit les importations en entraîner le ralentissement de la croissance des exportations dans les pays développés comme dans les pays en développement. L'évolution économique plus favorable constatée aux États-Unis au début de 2013 a été contrebalancé par une faiblesse persistante dans l'Union européenne, où les économies périphériques de la zone euro étaient encore en proie à les difficultés et /ou les mêmes les économies du centre de la zone ont ressenti de plus en plus les effets de ralentissement dans la région³.

L'Asie a enregistré la plus forte croissance des exportations des marchandises (4,5%), suivie par l'Amérique du Nord (3%). La plus forte croissance des importations a été enregistrée par le Moyen-Orient (6%) et l'Asie (4,5%). Les exportations de marchandises de l'Afrique ont reculé de (2,5%) en 2013, après avoir progressé de (6,5%) en 2012. Une croissance plus faible a également été enregistrée au Moyen-Orient et en Amérique du Nord⁴.

1.4. La libération des échanges mondiaux

1.4.1 Une longue ère de protectionnisme

Avant les pouvoirs politiques des anciens régimes sont contradictoires avec le régime de liberté économique, et ils considèrent les taxes douanières perçues aux importations comme des sources budgétaires importantes. Le protectionnisme domine durant tout le 19 siècles et la

³ Rapport sur le commerce mondiale, Facture déterminent l'avenir du commerce mondiale, 2013. In www.omc.org.

⁴ Statistique du commerce international, 2014. In www.omc.org

première moitié des 20 siècles, mais de façons non constante, il s'affaiblit en période d'expansion et se renforce en période de récession. Et les pays dominant la production et les échanges commerciaux, sont les initiateurs du libre échange qu'ils voient comme moyen favorisant leur essor industriel et technologique (Grande-Bretagne et les pays européens), mais il y a toujours cette crainte de certains pays européens comme la France et l'Allemagne de la concurrence étrangère telle que celle de la Grande Bretagne, donc le protectionnisme est nécessaire pour permettre à la jeune industrie de résister à la concurrence étrangère et même de se faire protéger des propagations des crises économiques et financières.⁵

1.4.2. La naissance du GATT

La volonté de créer une organisation internationale du commerce pour faciliter les échanges commerciaux. C'est lors de la conférence internationale à Genève (Avril/ Octobre 1947) que les 23 Etats réunis, pour tenter de parvenir à une réduction multilatérales des obstacles aux échanges commerciaux, aboutissent à un accord général sur les tarifs douaniers et le commerce GATT qui est pour but :

- Rétablir le libre échange par la suppression de toutes les entraves protectionnistes (Barrières douanières et obstacles non tarifaires) ;
- Abolir toute les pratiques faussant la concurrence (Contingentement, subvention à l'exportation et le dumping) ;
- Favoriser le développement des négociations entre les parties contractantes.

1.4.3. Le passage à l'OMC

Le GATT ne représente qu'une organisation provisoire et par conséquent elle n'obtiendra jamais le statut d'organisation internationale. Huit cycles se sont succédé. Les cinq premiers cycles, suivis d'avril 1947 à 1967, visaient essentiellement la suppression des restrictions quantitatives et l'abaissement des droits de douane, qui fut très importante.

En effet, l'acte final du cycle de l'Uruguay se conclut par la naissance d'une nouvelle organisation internationale : l'Organisation Mondiale du Commerce. L'OMC est instaurée pour remplacer le GATT mais l'accord général subsiste en tant que traité- cadre de l'OMC pour le commerce des marchandises bien qu'il soit mis à jour à la suite des négociations de l'Uruguay Round.

Cette nouvelle institution se voit confier quatre missions principales :

⁵ M. IDIR Achour, KHALDI Tarik, MAOUCHI Foudil, mémoire fin de cycle (licence en science économique) : évolution et évaluation du transport maritime des hydrocarbures promotion 2004/2005.

- gérer et contrôler la mise en place des accords de l'Uruguay Round ;
- constituer le nouveau cadre pour les négociations multilatérales ;
- établir régulièrement le bilan des politiques commerciales des Etats membres ;
- proposer un règlement aux différends.

L'OMC applique ses missions suivant cinq règles :

- ✓ l'exemption de la discrimination qui se traduit par le principe de la clause de la nation la plus favorisée : égalité de traitement pour tous et par le principe de traitement national: égalité de traitement entre les produits nationaux et les produits importés ;
- ✓ un système plus libre où les obstacles sont supprimés par voie de négociation ;
- ✓ la prévision grâce aux principes de transparence et de consolidation ;
- ✓ un système plus concurrentiel qui décourage les pratiques déloyales comme l'octroi de subventions à l'exportation ou la pratique du dumping (c'est-à-dire, vendre à des prix inférieurs aux coûts en vue d'obtenir des parts de marché) ;
- ✓ les faveurs aux pays les moins avancés, c'est-à-dire qu'ils bénéficient d'un délai d'adaptation plus long, d'une plus grande flexibilité et de priviléges particuliers.

1.5. Libéralisation du commerce extérieur en Algérie

Cette période a commencé durant le premier trimestre 1994, avec la conclusion de l'accord sur l'ajustement structurel avec le FMI.⁶

Des mesures plus sévères ont été imposées aux exportateurs, notamment :

- L'établissement d'un certificat d'inspection attestant de la conformité et de la quantité des produits destinés à l'exportation ; les produits agricoles et agroalimentaires bénéficient d'un label de qualité et les produits industriels sont dispensés de ce certificat d'inspection.
- La fixation du pourcentage des recettes d'exportations à inscrire aux comptes devise « personnes morales » à 50% et ce pour tout produit en dehors des pourcentages prévus dans le règlement 90-02 du 28.06.1990 le client exportateur peut bénéficier selon l'article n°3 d'avance sur l'exportation dont les modalités seront fixées par voie d'instruction.

Il faut signaler le rôle du ministère du commerce en matière d'exportation :

⁶ Site de FMI WWW.fmi.org. Consulté le 13/03/2017.

CHAPITRE 01 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime

- La mise en place d'un système d'informations sur la relation des échanges commerciaux extérieurs.
- Création des missions commerciales à l'étranger et d'animation des services commerciaux.
- En matière d'assurance à l'exportation, la loi de finance pour 1994, article n°166 a prévu la prise en charge par l'Etat des risques dits politiques.
- Un règlement modificateur du règlement fixant le droit de change au titre des indemnités compensatrices des frais engagés à l'occasion de mission temporaire à l'étranger a été prévu.
- La loi de finance pour 1996 a prévu dans son article n°195 un soutien de l'Etat à la promotion des exportations hors hydrocarbures. Toutefois, le soutien financier prévu par cet article est à l'évidence insuffisant au regard de l'objectif d'exportation de 02 milliards de dollars, fixé pour l'an 2000 par le gouvernement, aux exportations hors hydrocarbure.
- En effet, ce soutien se limite à couvrir uniquement les dépenses suivantes telles que libellés par l'article n°195, à savoir :
 - ✓ Les échanges liés à l'étude des marchés extérieurs, à l'information des exportations et à l'étude pour l'amélioration de la qualité des produits et services destinés à l'exportation
 - ✓ Les aides de l'Etat à la promotion des exportations à l'information à travers la participation aux foires et expositions à l'étranger.

L'article n°195 a également prévu la mise sur pied d'une législation faisant systématiquement bénéficier les entreprises qui exportent des produits autres que les hydrocarbures

- De l'exonération des droits de douane et taxes sur les matières premières, intrant et autres biens importés dans le cadre de la fabrication des produits destinés à l'exportation, étant entendues que les exonérations fiscales accordées déjà soient maintenues.
- D'un taux réduit le salaire ou le titre de la cotisation patronale à la sécurité sociale au prorata du chiffre d'affaire en devise.
- De crédit à l'exportation.

1.6. Les accords internationaux de l'Algérie

1.6.1. L'accord d'association avec l'union européenne

L'accord euro-méditerranéen établissant une association entre l'Algérie et la communauté européenne est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2005.

Cet accord a pour objectifs de favoriser le dialogue politique et économique, de promouvoir la condition dans les domaines économique, social, culturel et financier et de fixer les conditions de la libéralisation progressive des échanges de biens, de services et de capitaux.

Les dispositions douanières relatives à la circulation des marchandises entre l'Algérie et la communauté européenne constituent le principal volet intéressant les opérateurs économiques (importations et exportations).

L'accord prévoit plusieurs schémas de concessions tarifaires pour les exportations de produits algériens vers l'union européenne et les importations algériennes de produits originaires de la communauté qu'ils soient industriel ou agricoles.

Sont considérés comme étant des produits originaires d'Algérie ou de la communauté : les produits entièrement obtenus en Algérie ou dans la communauté et les produits obtenus dans l'une ou l'autre partie et contenant des matières qui n'y ont pas été entièrement obtenus à condition que ces métiers aient fait l'objet en Algérie ou dans la communauté d'ouvrailles ou de transformations suffisantes au-delà des ouvrailles qu'il est conditionné à l'article n°07 du protocole n°06 de l'accord.

Dans le cadre de l'établissement d'une zone de libre-échange entre la communauté européenne et les pays maghrébins, des règles communes ont été fixées en matière de cumul dans l'utilisation des matières originaires de pays partenaires. Cette utilisation confère aux produits le caractère original dans le pays où ils ont été fabriqués. Il demeure entendu que ce type de cumul ne pourra être mis en œuvre que lorsque les Etats du Maghreb auront des règles identiques en matière de définition d'origine⁷.

⁷ Ministère du commerce, « recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008, p-14

1.6.2. L'accord d'association avec la grande zone arabe (GZALE)

La convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux entre les Etats arabes est entrée en vigueur le 01 janvier 2009.

Cette convention et son programme exécutif prévoient l'établissement d'une zone arabe de libre échange entre les parties contractantes. Son objectif est de relancer le processus de l'intégration économique Arabe.

Les dispositions de cette convention et son programme exécutif s'appliquent aux produits originaires de cette zone pouvant être échangés sous un régime tarifaire préférentiel entre l'Algérie et les Etats Arabes. A l'exception : d'une liste des produits exclus des avantages fiscaux.

Les produits originaires des Etats Arabes, non exclus de la zone arabe de libre échange qu'ils soient importés en Algérie ou exportés de l'Algérie vers un pays arabe, bénéficient d'une exonération totale des droits de douane et des droits et taxes d'effet équivalent.

Afin d'éviter les pratiques frauduleuses et de préserver les intérêts du trésor public, la détermination et les contrôles de l'origine des marchandises s'avèrent indispensables ; toutes marchandises importées ou exportées dans le cadre de la zone Arabe de libre échange (GZALE) doivent satisfaire au principe des règles annoncées dans l'article n°09 de la convention. Ces règles sont régies par les décisions du conseil économique et social chargé de la mise en œuvre du programme exécutif.⁸

Section 2 : Impact du Transport Maritime sur le commerce international

2 .1. Présentation générale

De nos jours, avec la mondialisation et le principe du libre échange, le transport maritime occupe une place de choix dans les échanges internationaux .En effet, **90%** des marchandises sont transportées par voie maritime. Les principaux acteurs du transport maritime que sont les armateurs ont mis en place de nouvelles politiques commerciales afin de s'adapter au nouvel espace mondialisé.

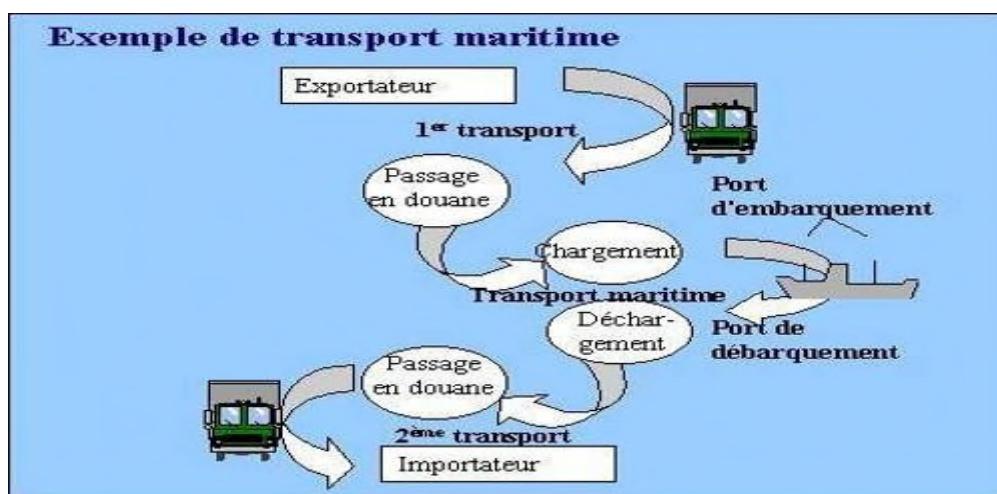
⁸ Association avec la zone Arabe, site web : <https://www.douane.gov.dz>, date de consultation : 05-03-2017

CHAPITRE 01 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime

Selon la conférence des nations unies sur le commerce et le développement, 50 000⁹ navires naviguent dans le monde entier en 2012, faisant du transport maritime le moyen de transport dans le commerce mondial le plus important, en termes de capacité. Plus de 8,7¹⁰ milliards de tonnes empruntent ainsi la mer(en 2011), assurant 90% du trafic mondial. En 2012, le transport maritime mondial représente un marché de 1 500 milliards d'euros. En 2015, il représente 80% du commerce mondiale en volume. Malgré un ralentissement dû à la crise économique, ce marché devrait continuer de croître pour atteindre 20 000 milliards d'euros en 2020.

Le transport de fret est le support principal des réseaux complexes de distribution en contexte de mondialisation. Le système de transport international doit s'adapter en conséquence s'il souhaite répondre adéquatement aux besoins en transport de matières premières (produits agricoles, minéraux, combustibles), de biens semi-traités, de biens manufacturés (la main d'œuvre), et les échanges intra-sectoriels. A coté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse.

Figure 01 : Exemple de déroulement de transport maritime



Source : K/ mémoire fini/ chapitre 1, Les transports terrestres de marchandises.html

Exemple d'un transport international maritime qui illustre la réalisation des opérations suivantes :

⁹ <http://www.atlanteco.fr> consulté le 15/03/2017

¹⁰ <http://unctad.org> consulté le 15/03/2017.

- ✓ Chargement dans un camion ensuite transport routier jusqu'au port de destination
- ✓ Passage en douane
- ✓ Embarquement sur un cargo
- ✓ Transport par voie maritime jusqu'au port de destination
- ✓ Déchargement
- ✓ Passage en douane
- ✓ Chargement sur un camion auprès du destinataire puis déchargement

2.2. Évolution du Transport Maritime

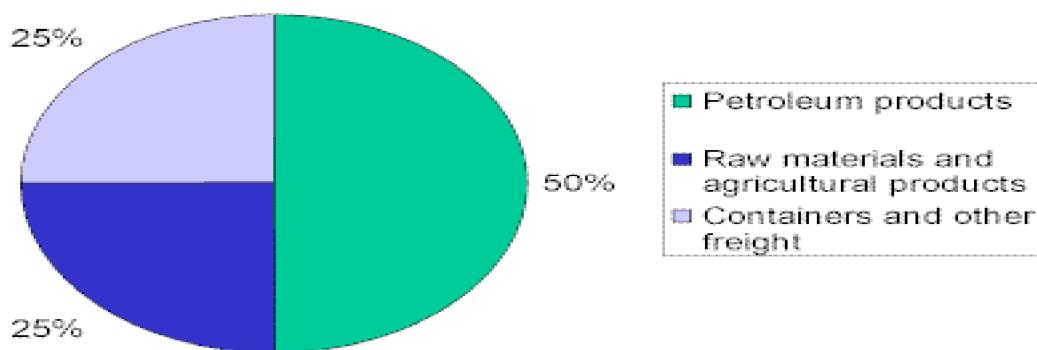
Le transport maritime ne cesse de se développer au niveau international, tout cela est dû non seulement à son faible coût et à sa capacité à transporter, mais aussi à l'évolution des échanges eux mêmes qui ne cessent d'augmenter. En effet, le volume des exportations est multiplié par deux par rapport au volume de production mondiale dont le transport maritime occupe plus de 75% de ces flux. Et une part plus grande de flux des hydrocarbures qui représente un enjeu majeur dans l'économie mondiale.

2.2.1. Evolution par Produit

Le pétrole et ses produits dérivés représentaient en 1995, 50% du nombre total de tonnes-km parcourant les océans. Le vrac, avec le quart du nombre total de tonnes-km transportées par voie maritime, comprend les matières premières lourdes et les produits agricoles. De ces 25%, le minerai de fer, le charbon et les céréales comptaient pour 42%, 38% et 20% respectivement.

Le conteneur et autres produits devaient occuper le dernier quart (Figure n°2)

Figure 02 : Nombre de tonnes-km revenant au transport maritime



Source : OPEP

2.2.2. Evolution par Océan

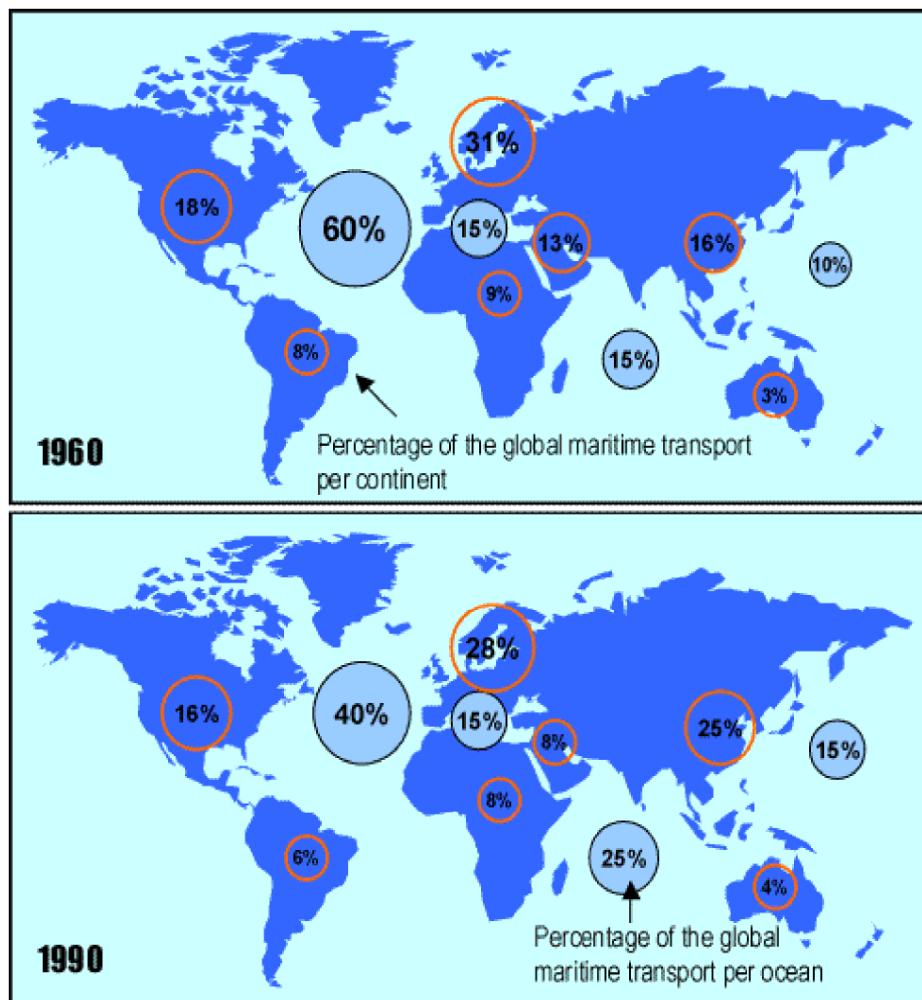
Malgré la nette diminution des échanges dans l'atlantique de 60% à 40% de 1960 jusqu'à 1990 à cause de l'intégration économique qui a généré beaucoup plus d'échanges intra régionaux au lieu d'extra régionaux, le transport maritime occupe toujours une place prépondérante du fait que tous les pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique du nord ont toujours besoin de se procurer de matières premières en provenance des pays du golf et de l'Amérique, ce qui explique l'amélioration du trafic maritime dans le pacifique (10% à 15%) et l'Indien (15% à 25%) de 1960 jusqu'au 1990 qui peut être encore expliqué par l'apparition des NPI (nouveaux pays industriels). Leurs économies sont très dépendantes des produits pétroliers des pays de moyen orient et de minerais en provenance de l'Australie.

Pour ce qui est de la mer méditerranéenne le pourcentage du trafic maritime reste le même entre 1960 et 1990.

2.2.3. Evolution par Continent

D'après la carte ci dessous, les principaux changements sont enregistrés au sud-est asiatique dû au développement considérable de cette région avec l'apparition des quatre dragons (Singapour, Corée du Sud, Taiwan et Hong Kong) où on enregistre une amélioration de plus de 9% de 1960 à 1990, dans les autres continents des diminutions sont enregistrées à des degrés différents et des taux faibles.

Figure 03 : Evolution du Transport Maritime par Océan et par Continent



Source : OPEP

2.3 Les atouts de la voie maritime

Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres moyens de transports, parmi les avantages on trouve :

2.3.1. La massification du transport

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires. La flotte

pétrolière mondiale est passée de 5000 navires en 1965 à 7000 en 1999, avec doublement de la taille unitaire moyenne sur cette période. Sa capacité de port en lourd s'élève à 280MT, alors qu'elle n'était que de 24MT en 1946 : elle est 12 fois supérieure à ce qu'elle était à la fin de la seconde guerre mondiale.

2.3.2 Le moindre coût

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins chère que le transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour les petits lots et des courtes distances. Le transport par conteneur maritime est un peu l'équivalent du transport routier par messagerie.

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition et, contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports).

2.3.3. Autres avantages

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport maritime offre des avantages de sûreté (le niveau d'insécurité le faible de tous les modes de transports), de moindre pollution (il a une faible consommation d'énergie à la tonne-kilomètre), et de fiabilité ou il offre des garanties de régularité.

Section 3 : Les principaux intervenants dans le transport maritime

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

Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

3.1. Le transitaire

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu

d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ses fautes personnelles¹¹. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandises qui consiste à :

- informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- le renseigner sur les formalités de douanes ;
- réceptionner la marchandise.

3.2. Le consignataire

« Le consignataire maritime agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services, en fait, il est receveur d'ordre, souvent stricte, d'exécuter des missions, entre autre de ne délivrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandant, dans le cas du transporteur que contre remise de documents et /ou de paiement des sommes dues »¹²

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

- préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimâtes time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port ;
- aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises ;
- introduire le manifeste en douane.

Il existe deux types de consignataire :

3.2.1 Le consignataire de navire

C'est le représentant de l'armateur, il doit soigner également l'ensemble de la cargaison (marchandises) reçus des navires des mains du capitaine jusqu'à leur livraison au destinataire.

Il est en outres chargé d'accomplir les tâches suivantes :

¹¹ Lamy transport, tome2, édition 2005, page 116 N 182.

¹² El Khalifa Mohamed El Kamel, guide de transport de marchandise, édition DAHLEB 1996.

- La réception et la livraison des marchandises
- La conduite administrative du navire
- Il collabore avec les manutentionnaires (l'aconier)

3.2.2 Consignataire de la marchandise

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

Le consignataire de cargaison doit :

- Accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de cargaison ;
- veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits ;

3.3. 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 appelé `dockers` et des équipements de plus en plus modernes¹³. 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...).

L'acconier est entrepreneur de manutention, il assure les activités suivantes : débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement....etc.

3.4. Courtier maritime

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Les principales tâches d'un courtier maritime sont :

¹³BAUCHET.P, « le transport maritime », Economica, Paris, 1992, P-28.

- prendre toutes disposition pour la mise à poste d'un navire, son chargement et son déchargement ;
- la conduite en douane du navire et des marchandises pour l'exécution des formalités douanières, ainsi que le paiement des droits dus (les redevances) ;

Il existe principalement deux types de courtier maritimes :

3.4.1 Le courtier –interprète

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

3.4.2 Le courtier de vente et d'affrètement des navires

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

3.5. La douane

La douane est une institution étatique dans le premier rôle est le 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.

L'administration douanière occupe une place importante dans le déroulement des opérations de commerce international. Les services des douanes sont chargé de :

- vérifier les marchandises et les documents y a afférent ;
- percevoir les droits et taxes ;
- contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- favoriser les échanges commerciaux ;
- relever et verbaliser les infractions ;

3.6. Le transporteur

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire.

D'après l'article 27 de la loi 1996 indique que : « le transporteur c'est le responsable des pertes et des dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptés »¹⁴
On distingue trois types d'affrètements :

- **L'affrètement au voyage (trip charter)** : il consiste à la location d'un navire pour transporter les marchandises d'un point à un autre sur des lignes de tramping (demande) ;
- **L'affrètement à temps (time charter)** : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage, où l'affréteur ne prend en charge que la gestion commerciale, alors que la conduite et les questions techniques du navire sont prises en charge par le fréteur ;
- **L'affrètement coque nue (barre boat)** : dans ce type d'affrètement, l'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire.

3.7. Le chargeur

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

- ✓ préparer la marchandise ;
- ✓ prospector un navire ;
- ✓ déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement

3.8 L'assureur

l'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération selon un contrat signé par les deux derniers, et une prime versée par l'assuré.

La marchandise transportée par voie maritime doit être assuré par l'importateur et l'exportateur, afin d'éviter tous aléas comme les pertes, les vols, les incendies...etc.

¹⁴ L'article 27 de la loi 1996 du code maritime.

3.9 Le commissaire d'avarie

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

Sa mission consiste à :

- Constater les dommages ;
- Déterminer la nature de l'avarie, son importance, sa cause, son origine ;
- Préconiser les mesures conservatoires ;
- Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables ;
- Prévenir les sinistres.

Le commissaire d'avarie est une spécificité de l'assurance maritime.

Les banques sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier.

CONCLUSION

Les échanges internationaux ont connu une très grande évolution depuis le 18^{ème} siècle, cette évolution est favorisée par la croissance de l'économie mondiale dans ses différentes étapes, comme la révolution industrielle et par l'émergence des organisations et des accords internationaux qui ont joué un rôle important dans le développement du commerce international.

La réglementation du commerce international qui fut la priorité de l'Etat Algérien a commencé à se libérer pour répondre aux exigences du financement dans le cadre de l'accompagnement des opérateurs nationaux.

Chapitre 2 : présentation du transitaire dans le commerce international

Introduction

Une entreprise désireuse d'exporter ou importer sa marchandise à tout intérêt à confier le transport à un partenaire extérieur, qui organisera les prestations logistiques. Un maillon de la chaîne logistique est assuré par l'agent de transit. A l'origine le transitaire désignait un prestataire de service ayant un "savoir-faire" dans les opérations courantes de Transit.

Le terme de transitaire est souvent employé comme terme générique des spécialistes de la logistique. Ils peuvent intervenir à toutes les étapes de la chaîne logistique : prise en charge de la marchandise à l'usine, pré acheminement, passage portuaire ou aéroportuaire, opérations de dédouanement, transport principal, post-acheminement jusqu'au destinataire.

Pour assurer tous leurs rôles, les transitaires doivent s'adapter aux évolutions des opérations commerciales et aux nouvelles pratiques des auxiliaires de transport et s'engager d'offrir les services plus attractives en terme de rapidités et facilités et avoir une bonne coordination avec toutes les parties prenantes.

Nous nous appuyons dans ce chapitre sur les diligences du transitaire, ses fonctions, ses différents rôles, et en fin les enjeux à venir du transit.

Section01 : Les droits et les diligences du transitaire

Nous nous sommes basés dans cette section sur les obligations du transitaire et ses droits.

1.1. Les obligations générales du transitaire tirées du mandat

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

1.1.1. Les obligations du mandataire

Les auxiliaires peuvent être considérés comme mandataires de par leur dénomination et leur rôle diversifié. Dont le rôle consiste à leur donner des ordres et directives. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-là. La qualification de mandat à parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

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

du déchargeement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre. Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat¹.

La qualité d'un mandat est avérée autant qu'effective dès que l'intermédiaire représente son client, même si le contrat comporte des prestations d'ordre matériel, nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

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

➤ Devoir d'information

L'obligation de conseil et la jurisprudence autant qu'une extension de la loi, de caractère complémentaire et non adossée à des textes et des lois autant que telles. C'est le cas du commissionnaire en douanes, qui doit informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importation ou d'exportation de la marchandise, attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

Cette obligation ne présente pas de particularité, la jurisprudence l'admettant à l'égard de tous les professionnels.

➤ Obligation d'accomplir les ordres du mandant

Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés. En étant pas garant de leur exécution, le mandataire engage sa responsabilité s'il n'accomplit pas convenablement sa mission. Quoique l'obligation ne soit que de moyens, la faute est présumée. Elle consistera notamment en toute erreur ou retard du mandataire dans l'exécution de sa prestation. Le transitaire, qui remet les marchandises à un autre transporteur que celui désigné, est également responsable. Il en est de même pour le mandataire qui ne veille pas à la rédaction des documents de transport.

➤ Obligation de rendre compte

Au titre de son obligation de rendre compte, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites. Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre, solliciter éventuellement de nouvelles instructions ce qui engagerait pleinement sa responsabilité dans le cas du non respect de ces exigences et directives. C'est le cas du commissionnaire en douanes qui n'informerait pas le mandant de la vente prochaine de ses marchandises placées en dépôt du transitaire qui n'informerait pas le mandant du retard à l'arrivée du véhicule

¹ Jean BELOTTI, « transport international de marchandises », 5^e édition, 2015, P-53

1.1.2 Les obligations du mandant

Il convient de voir en quoi le mandant s'oblige à l'égard du mandataire et éventuellement à l'égard des tiers².

➤ A l'égard du mandataire

A l'égard du mandataire, le mandat des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la Douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui.

Selon l'art. 381 du Code des douanes: « Toute personne physique ou morale qui a acquitté pour un tiers des droits, des amendes, des taxes de toute nature dont la Douane assure le recouvrement, est subrogée au privilège de la Douane, quelles que soient les modalités de recouvrement observées par elle à l'égard de ce tiers ». En revanche, il ne bénéficie du privilège du commissionnaire que lorsqu'il accomplit les opérations douanières en son nom propre, non en tant que mandataire³.

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

➤ A l'égard des tiers

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

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

1.1.3 Les obligations du transitaire dans le cadre du transit

Le transitaire, quel que soit la voie de transport (mer, air, route), réalise, agence et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage).

² NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », Édition DMF, paris, 1987, P-78.

³ Article 381 de code des douanes.

Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter dans cette perspective leur clientèle de tarifs de groupage attrayants et intéressants en comparaison avec le coût des envois isolés.

Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il s'engage de mener à bien l'opération du transport dans les délais, établit et signe les lettres de transport, et couvre les assurances des marchandises. En outre, Le transitaire est bien placé pour renseigner au même titre les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sorties ou d'entrées des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissances, les crédits documentaires,...etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entreposages nécessaires et remet des propositions selon l'Incoterm retenu. En ce qui concerne le choix du transitaire, ce dernier dépend de la nature de l'activité. Également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur⁴.

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

1.2. Les droits du transitaire

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

1.2.1 Droit de facturation

Pour ce qui concerne la facturation, elle est différente selon qu'il s'agisse d'une importation ou d'une exportation.

La facture commence par un « concerne » qui doit être très détaillé. Le « concerne » est essentiel. Une indication impérative est de donner le numéro de référence du client. D'autres renseignements sont également importants, tels que la référence du dossier du transitaire (un seul dossier par opération), les éléments chiffrés concernant l'opération et la date d'arrivée des marchandises, qui permet de contrôler les délais⁵.

⁴ MASTER. J-M, « droit commercial », LGDJ, paris, 1989, P-71.

⁵ Jean BELOTTI, «Transport international des marchandises »,5^{eme} édition, 2015, P-68.

Tels sont les divers frais pouvant être facturés aux mandants lors des opérations de transit et qui donnent droit au remboursement :

- Perception des droits de douane et d'une TVA
- La taxe de remise 1%, appelée « droit du receveur ».
- Crédit d'enlèvement
- Avance de fonds
- Frais de dossier
- Traitement Informatique du Dédouanement
- Autres frais tels que les frais de téléphone qui sont engagés par le transitaire pour son client
- La commission de transit
- Les extra- frais tels que l'emballage supplémentaire ou une accélération de l'expédition

1.2.2. Droit de rémunération

Au préalable, le transitaire avance les sommes à son mandant, il perçoit une rémunération pour ses actions : Le paiement est du au titre des services rendus⁶ :

- rémunération du mandat
- remboursement des frais exposés en cours de transit pour le compte du mandant
- remboursement des amendes douanières éventuelles encourues par le mandant pour fausses déclarations et acquittées par le transitaire.

1.2.3 Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire

Le transitaire dispose trois moyens pour agir contre son mandant lorsque ce dernier ne remplit pas correctement ses obligations⁷.

Tout d'abord, il dispose d'un privilège général prévu par l'article 2103 du Code Civil, pour mettre ce moyen en œuvre, il n'est pas nécessaire qu'il détienne la marchandise. La détention, n'est pas une condition.

Ensuite, il bénéficie d'un droit de rétention sur les marchandises qu'il a en sa possession, afin de contraindre son cocontractant à exécuter sa prestation.

⁶ PONTAVICE. E et CORDIER. P, « transport et affrètement maritimes », Édition Delmas, 2^{ème} Édition, 1990, P-32
⁷ Lamy de transport, Tome 2, Édition 2005, p-119 n° 182

Enfin, la jurisprudence accorde également aux transitaires la possibilité d'insérer une clause de constitution de gage conventionnel dans les conditions générales du contrat, qui va leur permettre de bénéficier d'une garantie équivalente à celle prévue à l'article L 132- 2 du Code de Commerce pour des opérations qui n'en bénéficient pas de plein droit.

Section 02 : les professions assimilées au transitaire

Dans cette section nous nous intéressons aux fonctions, activité et le rôle du transitaire.

2.1 Les fonctions du transitaire :

Le transitaire assure des différentes fonctions :

2.1.1 Le consignataire de la cargaison.

L'un des intervenants clé du succès de l'opération du transport maritime est le consignataire de la cargaison. Souvent, leur mission est méconnue. Étant le mandataire salarié de l'ayant droit⁸ de la marchandise dans le cadre du contrat de transport, il représente valablement le destinataire pour prendre livraison des marchandises. Il joue un rôle important en ce sens qu'à ce titre, il doit en cas de nécessité, prendre des réserves contre le bord en cas de dommages ou de pertes.

✓ Le statut juridique du consignataire de la cargaison

Il est pris en compte par le Code des transports. En effet, la responsabilité du consignataire peut se calquer sur celle du manutentionnaire. Ainsi, lorsque qu'il effectue des opérations de manutention, il est alors responsable des dommages dus à sa faute prouvée. Etant soumis au même régime que le manutentionnaire, il bénéficie des cas exceptés prévus par la loi. Dans le même temps, «il bénéficie de la même limitation de responsabilité que l'entrepreneur de manutention.»⁹

Lorsqu'il s'agit des opérations concernant la garde des marchandises, il est présumé responsable des dommages subis par la marchandise.

Toutefois, il peut se libérer de cette présomption tout en rapportant l'une des causes libératoire prévues par le Code des transports en son article

✓ Le rôle du consignataire de la marchandise

C'est la personne qui va recevoir personnellement des mains du chef d'agence ou du consignataire du navire, voire directement du capitaine, tout ou partie de la cargaison dont il va prendre livraison et ce pour le compte du destinataire. Pour le chargement comme pour le

⁸ Article L.5413-3, Code des transports.

⁹ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), «Traité de droit maritime», 2ème édition, Paris : LGDJ, 2010, p. 451.

déchargement, l'intervention du consignataire est d'une importance considérable. Au chargement, le consignataire doit protéger les droits du destinataire (constat d'avarie s'il y a lieu); il doit s'assurer de la mise à bord des marchandises, procéder au contrôle correspondant à l'aide des documents en sa possession, et signer le connaissement une fois le chargement effectué. Quant au déchargement, il appartiendra à l'entreprise désignée comme consignataire de la cargaison de prendre toute mesure pour assurer la bonne réception de la marchandise concernée. C'est lui qui réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire. Mais l'obligation la plus importante du consignataire de la cargaison est de vérifier le bon état de la marchandise et de formuler les réserves que commande cet état, dans les conditions et délais prévus par la loi. Faute de quoi, il est en effet réputé avoir reçu les marchandises dans l'état où elles sont décrites au connaissement, sans pouvoir prouver au destinataire qu'il a reçu la marchandise en mauvais état.

2.1.2 Le transitaire en tant que commissionnaire de transport.

En ce qui concerne le commissionnaire de transport, il peut être défini comme un transitaire. Toutefois, il dispose cependant d'un plus large domaine de prérogatives et d'action que le transitaire¹⁰. Il assume sa responsabilité de bout en bout envers son commettant. Il dispose d'une relation contractuelle avec le transporteur à qui il a confié une expédition. Comme s'il reçoit un ordre d'exécution de son client (expéditeur), il a cette possibilité d'exercer en recours une action en responsabilité contre le transporteur avec qui il est en relation contractuelle¹¹, qui aurait mal exécuté un contrat de transport.

Toutefois, non seulement qu'il est responsable de ses faits personnels, il est aussi doublement responsable dans le sens où il répond à tous les prestataires auxquels il a fait appel pour la réalisation du transport.

Son statut juridique À l'égard de son client, le commissionnaire de transport, tenu d'une obligation de résultat, répond de la mauvaise exécution du transport, que celle-ci soit imputable à son fait personnel ou au fait de ceux qu'il a substitué, sauf son recours contre ceux-ci. Son régime juridique est régi en dehors du Code des transports.

Il faut donc considérer la logistique comme un tout stratégique où les notions d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie d'une prestation globale.

Dans le terme de logistique on trouve aujourd'hui :

- La prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production

¹⁰ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), op cit, p. 459.

¹¹ Lamy Transport Tome 2, Édition 2005.

- Le conditionnement
- Le stockage
- La préparation de commande
- La distribution
- La facturation
- La gestion des retours

2.1.3 Le transitaire en tant que commissionnaire en douane.

Dans la pratique, toute marchandise qui franchit le territoire douanier, qu'il soit pour les opérations de sortie ou pour les opérations d'entrée, doit faire l'objet d'un contrôle douanier. L'ayant droit de la marchandise peut s'occuper lui-même de toutes les opérations administratives douanières. Mais, compte tenu de la complexité de ces opérations, en dehors des grosses entreprises qui disposent, la plupart du temps de leur propre service de douane, tous les acteurs du commerce font appel à des professionnels du domaine que l'on qualifie de commissionnaire agréé en douane¹². Il s'agit alors d'un professionnel ayant reçu une formation pour mieux appréhender tous les rouages de l'administration des douanes.

«Le commissionnaire agréé en douane est un intermédiaire faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités en douane, à titre principal ou en complément d'une autre activité principale.» La commission en douane peut aussi être le fait d'un transitaire, d'un commissionnaire de transport. Toutefois, selon le Code des douanes communautaire, il doit être une personne habilitée à déclarer, c'est-à-dire, une personne ayant la faculté nécessaire de présenter ou de faire présenter la marchandise et les documents exigibles en douane.

Son statut juridique est celui d'un mandataire. A ce titre, le commissionnaire en douane a l'obligation de respecter les instructions de son client. Il doit pouvoir apporter à sa mission toutes les diligences nécessaires et rendre compte à son mandant. Sur ce, plusieurs obligations lui incombent. D'une manière générale, ces obligations sont remarquées dans l'exercice de la mission du commissionnaire en douane tant sur les marchandises en vrac ou liquides.

¹² BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), op cit, p. 465.

Ces obligations sont à plusieurs niveaux :

- l'obligation de respecter les instructions du client
- l'obligation de prendre soin des marchandises : il doit s'assurer de
- l'obligation de prendre soin des documents douaniers
- l'obligation de rendre compte à son client

En conséquence, le commissionnaire en douane qui va à l'encontre de ses obligations engage sa responsabilité. Cette responsabilité peut être civile. Il répond à ses fautes personnelles envers son client compte tenu de la nature du lien contractuel qui les uni. Toutefois, étant un simple mandataire, il n'est responsable qu'en cas de fautes prouvées. «Le commissionnaire agréé en douane, lorsqu'il agit au nom et pour le compte d'autrui (représentation directe), est lié à son donneur d'ordre par un contrat de mandat ».¹³

2.1.4 Le transitaire en tant qu'agent de manutention

Le chargeur ou le destinataire ne sont pas équipés pour garder une marchandise à quai en attendant la venue du navire ou en attendant l'achèvement des formalités douanière ou autres à l'arrivée. Or, le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage. Ces prestations peuvent être accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, par exemple, entreprises de manutention maritime ou aéroportuaire ou de manutention de charges exceptionnelles, nécessitant des engins de levage, soit que les parties à l'opération de transport aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant autant de contrats.

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

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

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

¹³ Lamy transport Tome 2.Édition 2005

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

2.2 Les activités du transitaire :

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

2.2.1 Activités « matière grise »

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

2.2.2 Activités physiques à l'exportation et à l'importation

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

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

2.2.3 Activités administratives

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

2.2.4 Activités financières

Le transitaire paie le fret et couvre les risques d'exportation. Mais il faut dire que toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par un même intermédiaire.

2.3 Les rôles du transitaire

Les rôles du transitaire sont variés, Selon les cas, il réalisera les démarches administratives pour l'exportateur (dans ce cas le transitaire est agent en Douane), il peut négocier avec les transporteurs afin d'obtenir les meilleurs prix (il est alors mandataire), il peut également réunir les envois de marchandises en provenance d'un ou plusieurs expéditeurs en partageant les frais de transports entre les clients (le transitaire est alors groupeur)¹⁴.

¹⁴ NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », Édition DMF, Paris, 1987, P-127.

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

2.3.1 Fonction spécifique du transitaire : assurer la rupture de charge :

Le transitaire assure le passage d'une marchandise lors d'une rupture de charge. Il intervient pour assurer la continuité du transport des marchandises entre deux modes de transports distincts, afin de veiller aux intérêts du propriétaire de la marchandise. La personne mandatée pour assurer le transit d'une marchandise peut avoir parallèlement de nombreuses fonctions qui peuvent être de consignation, de transport ou de manutention, lesquelles ont des régimes juridiques différents qui ne peuvent lui être appliqués¹⁵.

Il faut donc distinguer la fonction de transitaire des autres, même si la même personne juridique (l'entreprise) les réalise sous des casquettes différentes :

- ✓ Il n'est pas un voiturier dans la mesure où il ne transporte pas la marchandise
- ✓ Il n'est pas un commissionnaire de transport parce qu'il ne s'engage pas à organiser un certain déplacement de la marchandise. Les obligations du transitaire s'arrêtent lorsqu'il aura remis la marchandise au voiturier.
- ✓ En pratique, il est difficile de les distinguer. En effet, son souci de prendre soin du client l'amène fréquemment à dépasser le cadre du mandat par des initiatives, et à se comporter comme un commissionnaire de transport... le transitaire cesse alors de relever des règles du mandat pour assumer les mêmes obligations et les mêmes responsabilités que le commissionnaire de transport.
- ✓ Il n'est pas consignataire de cargaison, dont la mission est plus réduite.

Lorsque l'un des transports est maritime : Le consignataire de cargaison se confond avec le transitaire. Salarié mandataire des ayant droits à la marchandise, il est consignataire de cargaison sur le port puisqu'il reçoit les marchandises de « la main » du capitaine du navire. Il représente donc son mandant (Commissionnaire de Transport ou chargeur) devant le capitaine. Tels sont les documents nécessaires au transitaire pour l'accomplissement de sa mission:

- ✓ Le contrat de transport : le connaissance maritime, la lettre de transport aérien ou la lettre de voiture.
- ✓ Les documents justificatifs du prix : la facture commerciale, la facture consulaire.

¹⁵ NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », Édition DMF, Paris, 1987, P-129.

- ✓ Les documents justificatifs du poids et de la qualité : le certificat de poids, le certificat de qualité, les certificats d'assurance....

Il n'est pas manutentionnaire. Toutefois, lorsqu'il effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute prouvée, en tant que manutentionnaire.

Une entreprise de consignation peut être, à la fois, consignataire du navire pour le compte du transporteur maritime, consignataire de la cargaison pour le compte des destinataires, manutentionnaire choisi par le bord....

Lorsque le transitaire intervient lui-même pour les opérations de manutention, il va principalement s'occuper du chargement, du déchargement, de mise à quai ou en entrepôts. Il va manipuler la marchandise.

Cette situation a souvent lieu lorsque une clause du connaissage donne mandat au transporteur de choisir, pour le compte du destinataire, l'entreprise à qui sera remise la marchandise une fois débarquée.

2.3.2 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
- 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

2.3.3 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.

2.4 Le transitaire et ses différentes responsabilités

L'intervention des transitaires par des différents types et l'utilisation des différents modes de transport dans leurs missions et par là ils sont responsables de différentes formalités et service ça soit à l'égard du mandat ou à l'égard des tiers.

2.4.1 Responsabilité du transitaire a l'égard de son mandant

Nous avons remarqué dans la partie précédente que le transitaire peut avoir plusieurs activités (consignataire, manutentionnaire etc.) Donc, sa responsabilité varie en fonction du rôle qu'il exerce.

2.4.1.1 Dans le cadre du mandat

Le mandataire exécute les ordres de son mandant, n'a pas le choix des sous-traitants. Il n'est pas responsable de ses fautes et répond d'une obligation de moyens.

Le mandataire doit conseil et diligences à son donneur d'ordre : en particulier, il s'est produit des avaries, il doit faire les réserves dans les formes prévues pour préserver les recours de son mandant, mais là s'arrête son obligation de diligence. La preuve de la faute du mandataire incombe au mandant.

Dans le principe, le transitaire n'est responsable vis-à-vis de son mandant que lorsqu'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de son mandat. Cela peut consister en la violation de ses obligations générales ou particulières. Ce n'est pas une responsabilité de plein droit.

Trois conditions doivent être réunies pour faire jouer sa responsabilité : Tout d'abord, il doit s'agir d'une faute à caractère personnelle, elle doit être prouvée et elle n'est retenue que si elle est en relation directe avec le dommage. Il faut établir un lien causal.

En ce qui concerne les fautes accomplies par ses substitués, il n'est responsable que si la substitution s'est faite sans autorisation. Sauf si les personnes que le transitaire a choisies pour la substitution sont notoirement insolubles.

2.4.1.2 Dans le cadre de ses autres missions

Le transitaire peut intervenir par des différentes qualités et il est responsable à chaque intervention de certaine responsabilité et implication

❖ Lorsque le transitaire intervient en qualité de commissionnaire

Parmi toutes les définitions proposées, nous retenons celle de MASTER. J-Manuel qui définit le commissionnaire de transport comme étant : « Un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution de transport de bout en bout en contre partie d'un prix définit »¹⁶

Le commissionnaire de transport a un régime original de responsabilité dont les principes sont fixés respectivement par les articles 97 à 99 du Code de Commerce le commissionnaire est garant à l'arrivée des marchandises dans les délais prévus, des avaries ou pertes et des faits des commissionnaires intermédiaires auxquels il adresse les marchandises. Il en résulte qu'il est tenu d'une obligation de résultat. Cette dernière a pour corollaire la présomption de responsabilité (responsabilité de plein droit) qui pèse sur le commissionnaire. Le commissionnaire est débiteur d'une obligation de résultat, il est tenu d'indemniser l'expéditeur et son assureur subrogé de l'ensemble des dommages subis par la cargaison au cours du transport qu'il s'était engagé à soigner¹⁷.

Il fait écran entre le client et les différents intervenants¹⁸.

Il s'agit d'une responsabilité particulièrement lourde qui est la contre partie de la grande liberté dont jouit le commissionnaire dans l'exécution de ses obligations. En effet, dès qu'un dommage ou un retard est constaté à destination, le commettant n'a marchandise-pas à prouver une faute quelconque du commissionnaire, sa responsabilité est présumée.

Enfin, le commissionnaire de transport qui livrerait la marchandise à l'arrivée, sans exiger la présentation du connaissment, engagerait sa responsabilité à l'égard du porteur légitime du connaissment.

❖ Lorsqu'il intervient en qualité de consignataire de la marchandise

En tant que mandataire, il est responsable de toute faute commise par lui. Tel est le cas du consignataire, qui en exécutant les instructions de son commettant, commet une infraction qui entraîne pour lui une condamnation pénale .Il ne saurait réclamer à son mandant des dommages et intérêts, le délit ainsi réprimé étant un fait personnel au consignataire qui aurait pu l'éviter en faisant preuve de plus de prudence. Le consignataire n'a droit à être dédommagé que des démarches, pertes de temps et soins anormaux qu'ont occasionné les expéditions défectueuses qui lui ont été faites par son commettant, abstraction faite de tout ce qui a trait au délit.

¹⁶ MASTER. J-Manuel (1989), «droit commercial », Edition LGDJ, Paris, P-327

¹⁷ Cour d'Appel d'Aix du 31/05/95, DMF 1986.

¹⁸ M. Tilche, auxiliaires de transport, BTL 1996, page 826.

D'autre part , en tant que gardien de la marchandise pour le compte du destinataire , il répond de plein droit des dommages occasionnés par la garde de la marchandise, sauf s'il démontre que les dommages proviennent d'un cas exceptionnellement prévu par la loi, par exemple la force majeure.

2.4.2 Responsabilité du transitaire a l'égard des tiers

D'abord, nous allons parler de la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers. Ensuite, de sa responsabilité vis-à-vis de l'Administration.

2.4.2.1 Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers

Cette responsabilité est représentée par deux types :

❖ Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle

Le transitaire est un intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports distincts dans le cadre des instructions de son mandant.

La mission de transit ne constitue ni une mise sur le marché, ni une opération d'importation.

Le transit, n'impliquant aucune commercialisation, n'est donc pas susceptible de porter atteinte à l'objet spécifique du droit aux marques et de la propriété intellectuelle. Par conséquent le transitaire n'est pas responsable des marchandises contrefaites.

Quand il s'agit de sauver la marchandise, et donc de vendre, il faut éviter d'agir sans avis du chargeur (qui devra se prononcer sur la conduite à tenir dans les informations à fournir) de peur d'être poursuivi pour mise sur le marché ou débit d'objets contrefaits.

Le commissionnaire en douanes ne prend pas la marchandise en charge et n'assume pas d'obligation à son égard. Il en résulte que dans le cas où le commissionnaire causerait un dommage aux marchandises, il répondrait de celui-ci sur le terrain de la responsabilité délictuelle. La jurisprudence admet parfois également l'existence d'un contrat supplémentaire (contrat de dépôt).

❖ Responsabilité civile envers les tiers

Le mandataire est personnellement responsable envers les tiers des dommages qu'il cause, même s'ils résultent des instructions de son mandant. Le mandataire dispose alors d'une action en garantie contre lui¹⁹.

En tant que mandataire, le transitaire ne peut voir sa responsabilité engagée que s'il a commis une faute ; cette faute pour être établie doit satisfaire à deux impératifs principaux.

¹⁹ BAUCHET. P, « le transport maritime », Economica, paris 1992, P-32.

La faute doit être personnelle et elle doit être prouvée. Ainsi, on ne peut dire qu'il a commis une faute que s'il n'a pas déployé une diligence raisonnable alors qu'il en avait les moyens.

Cette diligence raisonnable dépendra des opérations et obligations qui rentrent dans l'exercice normal et habituel de ses fonctions. L'usage peut jouer un rôle non négligeable dans leur détermination. Le transitaire commettrait donc une faute s'il méconnaissait les instructions qu'il a reçues de son mandant

2.4.2.2 Vis-à-vis de l'administration

Le transitaire, agissant au titre de commissionnaire en douane, est responsable tant sur le plan pénal que sur le plan civil au regard de l'Administration.

❖ Responsabilité pénale en cas de fausse déclaration de la part de mandant.

Les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leurs soins. Les peines d'emprisonnement édictées par le présent code ne leur sont applicables qu'en cas de faute personnelle

L'obligation de vigilance mise par le Code des douanes à la charge des commissionnaires et transitaires conduit à porter à leur compte toutes les irrégularités découvertes dans les déclarations en douane, et cela, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils ont été appelés à intervenir. Le principe a posé dès le siècle dernier que la mission des commissionnaires « ne consiste pas seulement à reproduire des termes de la déclaration faite par leurs commettants, mais à faire une déclaration régulière, après avoir effectué les vérifications nécessaires »²⁰.

Le commissionnaire en douane ne peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant sa bonne foi, sauf s'il prouve l'existence d'un cas de force majeure, d'une erreur invincible, soit que les conditions de l'infraction ne sont pas remplies.

❖ Responsabilité civile vis-à-vis de l'Administration

C'est exclusivement pour garantir le recouvrement de la créance du Trésor que le droit désigne certaines personnes comme civilement responsables. La responsabilité civile du commissionnaire en douane est fondée sur le lien d'autorité que le commissionnaire en douane a envers ses employés. Rien ne s'oppose à une application des règles ordinaires de la responsabilité dans le domaine douanier. Mais ces règles connaissant certaines limites considérées comme incompatibles avec les exigences propres du droit douanier, le Code des

²⁰ BAUCHET. P, « le transport maritime », Economica, paris 1992, P-45.

douanes a été conduit à mettre en œuvre, parallèlement au droit commun, un régime dérogatoire. Mais ici, le régime dérogatoire ne nous concerne pas puisqu'il s'agit du droit d'action de l'Administration contre les propriétaires des marchandises lorsque le lien d'autorité est difficile à établir.

L'application du droit commun suppose en revanche que le préposé ait agi dans l'exercice de ses fonctions, ou tout au moins à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Cette règle est rigoureusement entendue à deux points de vue. Tout d'abord, il importe peu que l'acte délictueux lui-même soit étranger auxdites fonctions. Il suffit que l'exercice des fonctions ait permis son exécution. Dès lors, le commettant ne saurait être exonéré pour la raison que l'infraction de son préposé a été commise à son insu ou contrairement à ses instructions

Section 03 : les enjeux du transit

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

3.1 Système de transit efficace

Système de transit efficace peut promouvoir l'intégration économique régionale par le biais du commerce international entre pays voisins et non voisins. L'intégration régionale est une stratégie essentielle qui permet aux pays de développer leurs marchés, d'élargir l'espace économique de la région et de sécuriser les avantages des économies d'échelle en matière de production et de commerce. Elle accroît également la concurrence sur le marché mondial et améliore l'accès aux technologies et placements étrangers.

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit²¹ :

- a) La facilitation du transit améliore la compétitivité régionale à travers le développement économique de chaque pays de la région ;
- b) La facilitation du transit améliore le commerce international ;

²¹ Tadashi Yasui, Document de recherche de l'OMD n° 28, 2013.

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

En outre, il convient de porter une attention particulière au fait que des opérations de transit efficaces peuvent également contribuer au recouvrement de recettes. Il existe un risque que les marchandises en transit ne soient pas présentées à la douane, ce qui entraîne une perte de recettes et une perturbation des échanges. Plus précisément, un déroutage et une consommation domestique ultérieure des marchandises en transit peuvent survenir lorsque le contrôle du transit est disproportionné. A cet égard, des opérations de transit efficaces accompagnées d'une gestion des risques et d'autres mesures de garantie peuvent assurer un recouvrement juste des recettes à la douane.

3.2 Partage d'informations efficace

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

3.3 Système de garantie

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

3.4. Simplification des formalités de douane

Les systèmes de transit douanier imposaient traditionnellement des exigences contraignantes aux opérateurs de transit et aux administrations douanières en termes de production de la documentation, et des marchandises, à tous les échelons de l'opération de transit. Les administrations douanières modernes ont introduit des formalités de douane simplifiées et acceptent désormais des copies électroniques des documents de transport. La simplification des exigences en matière de documents a considérablement réduit la charge de l'opérateur de transit²².

3.5. Gestion des risques

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

3.6 Scellements douaniers et autres mesures de sécurité

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

²² Organisation mondiale des douanes, manuel sur le transit, version provisoire pour la conférence du 03/11/2014.

3.7 Infrastructure frontalière

L’infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Dans les installations des frontières terrestres fonctionnant sur le principe du « premier entré, premier sorti », les camions doivent se placer dans une file d’attente à la frontière. Il est raisonnable d’envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de transit distinctes, aux points frontaliers où de gros volumes de marchandises en transit sont présents.

3.8 Gestion coordonnée des frontières

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

3.9 Mesure des performances

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

Conclusion

Le transitaire travaille principalement chez des intermédiaires ou auxiliaire de transport, c'est-à-dire les organisateurs de transport, ou dans des entreprises important ou exportant des marchandises. Il exerce donc principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions commerciales, tout cela dans le but de satisfaire la clientèle.

Pour ce qui est du rôle du transitaire au niveau de la douane, il tend aujourd'hui à être plus réduit compte-tenu du développement de certaines procédures de dédouanement

Le développement du transit et l'amélioration de ses services permet d'accomplir les opérations d'importations et d'exportations des marchandises dans les meilleures conditions possibles à travers les frontières ou les différents territoires

Chapitre 3 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises

Introduction

Pendant longtemps, l'administration des douanes s'est contentée de percevoir les droits et taxes inscrits aux tarifs douaniers à l'importation des marchandises.

Les exigences du développement économique et les besoins exprimés en matière de financement de l'investissement ont entraîné la nécessité d'une révision des objectifs et des missions de l'administration des douanes.

Dans ce cadre, nous présenterons les différents régimes douaniers économiques conçus pour répondre d'une façon efficace aux besoins des opérateurs économiques ainsi l'opération de dédouanement des marchandises et enfin on terminera avec un cas pratique sur le déroulement de la procédure de dédouanement à l'importation des filtres pour l'entreprise « EURL SOMAME BETA FILTRE ».

Section 01 : les régimes douaniers économiques

Les régimes économiques permettent le stockage, la transformation, l'utilisation ou la circulation de marchandises en suspension des droits de douane, des taxes intérieures de consommation ainsi que tous autres droits et taxes et mesures de prohibition de caractère économique dont elles sont passibles.

1.1. Les règles de fonctionnement des régimes douaniers économiques

1.1.1. Organisation

Les régimes douaniers économiques sont organisés autour d'une symétrie import – export. Un régime douanier économique à l'importation correspond à un régime douanier économique à l'exportation.

1.1.2. Schéma directeur

Les principes de fonctionnement des régimes douaniers économiques obéissent toujours au schéma-directeur indiqué ci-après :

- Demande de l'opérateur économique
- Autorisation (octroi du régime) par le service des douanes
- Engagement cautionné
- Placement sous le régime (assignation du régime)
- Apurement

1.1.3. Motif de placement sous régime douanier économique

C'est toujours le motif de l'importation ou de l'exportation qui détermine le régime douanier économique choisi par l'opérateur économique.

L'exportation ou l'importation visant à répondre à quatre préoccupations de l'opérateur économique, ces dernières constituent les quatre fonctions majeures des régimes douaniers économiques, à savoir :

- La fonction circulation
- La fonction stockage
- La fonction utilisation
- La fonction transformation

1.2. les régimes douaniers économiques comprennent

Selon l'article n°115 bis du code des douanes Algérien, les régimes douaniers économiques comprennent :

1.2.1. Transit douanier

Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane, par voie terrestre ou aérienne en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique¹.

Le ministre des finances fixe, par arrêté pris après avis des ministres intéressés, la liste des marchandises qui ne sont pas admises à bénéficier du régime du transit.

Pour bénéficier du transit, le soumissionnaire doit souscrire une déclaration en détail comportant un engagement cautionné par lequel il s'engage, sous les peines de droit, à faire parvenir les marchandises déclarées dans un bureau déterminé, sous scellements intacts, dans les délais impartis et suivant l'itinéraire prescrit².

Dès l'arrivée à destination, les marchandises et la déclaration doivent être présentées au bureau des douanes et la déclaration doit être faite du régime douanier à assigner aux marchandises. En attendant le dépôt de cette dernière, les marchandises peuvent être déchargées dans les magasins et aires de dépôt temporaire pour l'apurement du régime du transit.

¹ Article n°125, code des douanes algérien, 2002.

² BOURI C, « la logistique du commerce extérieur en Algérie, théorie et pratique » 1^{ère} édition, édition Edik, 2003. P223.

Chapitre 03 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises

Le soumissionnaire est responsable vis-à-vis de l'administration des douanes de l'exécution des obligations découlant du régime du transit.

1.2.2. Entrepôt des Douanes

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasinage des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibitions à caractère économique.

Les marchandises peuvent séjourner en entrepôt pendant un délai d'un an. Avant l'expiration du délai fixé, le soumissionnaire doit assigner aux marchandises un autre régime douanier sous réserve qu'il soit satisfait aux conditions et modalités applicables au régime assigné.

Toutefois, et sous réserve que les marchandises soient en bon état et que les circonstances le justifient, le délai de séjour des marchandises en entrepôt peut être prorogé par l'administration des douanes.

Les expéditions d'un entrepôt à un autre entrepôt ou à un bureau de douanes s'effectuent sous le régime du transit.

Durant le séjour des marchandises en entrepôt, les agents des douanes peuvent procéder à tous contrôles et recensements périodiques qu'ils jugent utiles. Lorsque des marchandises doivent faire l'objet de manipulations ou transformations à l'intérieur de l'entrepôt, les recensements réglementaires peuvent intervenir avant, au cours ou à la fin de ces opérations.

En cas de mise à la consommation en suite d'entrepôt, les droits et taxes applicables sont ceux en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail pour la consommation.

Lorsqu'ils doivent être liquidés sur les déficits, les droits et taxes applicables sont ceux en vigueur à la date de la constatation éventuelle des déficits ou, dans le cas contraire, à la date de la dernière déclaration de sortie d'entrepôt.

Il existe trois catégories d'entrepôts de douanes:

A. Entrepôt public :

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises de toutes natures à l'exception de celles qui sont exclues par application des dispositions de l'article 116 du code des douanes³.

³ Article n°139, code des douanes algérien, 2002.

Chapitre 03 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises

Toutefois, l'entrepôt public est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises:

- ✓ Dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises;
- ✓ Dont la conservation exige des installations spéciales.

L'entrepôt public peut être créé, lorsque les nécessités du commerce le justifient, par toute personne physique ou morale établie dans le territoire douanier et dont l'activité principale ou accessoire porte sur les prestations de services en matière de magasinage, de transport et de manutention des marchandises⁴.

Les exigences relatives à la construction, l'aménagement des entrepôts publics ainsi que les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle de la douane sont fixées par décisions du directeur général des douanes.

Toutes les issues de l'entrepôt public sont fermées à deux clés différentes dont l'une est détenue par l'administration des douanes et l'autre par le concessionnaire.

Toute personne ayant le droit de disposer des marchandises en entrepôt public est autorisée⁵:

- ✓ À les examiner;
- ✓ À en prélever des échantillons dans les conditions admises par l'administration des douanes;
- ✓ À effectuer les opérations nécessaires pour leur conservation.

Après autorisation de l'administration des douanes, les marchandises en entrepôt peuvent faire l'objet de manipulations usuelles destinées à améliorer leur présentation ou leur qualité marchande ou à les conditionner pour le transport, tels que la division ou la réunion de colis, le tri, l'assortiment des marchandises et le changement d'emballage. Ces opérations sont effectuées sous contrôle de l'administration des douanes.

B. Entrepôt privé

L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé. L'entrepôt privé est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations particulières⁶.

⁴ Article n°140, code des douanes algérien, 2002.

⁵ Article n°146, code des douanes algérien, 2002.

⁶ Article n°154, code des douanes algérien, 2002.

Les déficits constatés en entrepôt privé résultant:

- ✓ soit de causes naturelles telles que la dessiccation, l'évaporation;
- ✓ soit de cas de force majeure à condition que la destruction ou la perte des marchandises soit dûment établie, ne sont pas soumis aux droits et taxes exigibles et aux pénalités encourues prévues par le présent code.

C. Entrepôt industriel

Les entrepôts industriels sont des établissements placés sous le contrôle de l'administration des douanes où les entreprises sont autorisées à procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes dont celles-ci sont passibles⁷.

Les marchandises susceptibles d'être mises en œuvre sous le régime de l'entrepôt industriel, les produits fabriqués admis à la compensation quantitative des comptes de matières et les conditions dans lesquelles s'opère cette compensation, sont les mêmes qu'en régime d'admission temporaire, tel qu'il est défini par le présent code.

1.2.3. Usine exercée

Le régime douanier des usines exercées est réservé aux établissements et aux entreprises qui procèdent sous contrôle douanier⁸:

- A. à l'extraction, la collecte et au transport des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, des gaz de pétrole et des hydrocarbures liquides ou gazeux;
- B. au traitement et au raffinage des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, de gaz de pétrole et des autres hydrocarbures gazeux pour obtenir des produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances;
- C. à la liquéfaction des hydrocarbures gazeux;
- D. à la production de produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances;
- E. à la production et la fabrication de produits chimiques et assimilés, dérivés du pétrole;
- F. à la fabrication connexe d'autres produits dont la liste est fixée par voie réglementaire.
- G. à la mise en œuvre ou à l'utilisation des marchandises qui bénéficient d'un régime douanier ou fiscal particulier.

⁷ Article n°160, code des douanes algérien, 2002

⁸ Article n°165, code des douanes algérien, 2002

Les marchandises issues des usines exercées sont dédouanées aux conditions suivantes:

- celles destinées à l'exportation, en exonération des droits et taxes;
- celles destinées au marché intérieur, moyennant le paiement des droits et taxes exigibles dont la valeur assiette est fixée par voie réglementaire

1.2.4. Admission temporaire

C'est le régime douanier qui permet l'admission dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes, sans application des prohibitions à caractère économique, de marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé :

- ✓ soit en l'état, sans avoir subi de modifications, exception faite de la dépréciation normale des marchandises par suite de l'usage qui en est fait;
- ✓ soit après avoir subi dans le cadre du perfectionnement actif une transformation, une ouvraison, un complément de main d'œuvre ou une réparation.

1.2.5. Réapprovisionnement en franchise

C'est le régime douanier qui permet d'importer, en franchise des droits et taxes à l'importation, les marchandises équivalentes par leur espèce, leur qualité et leurs caractéristiques techniques à celles qui, prises sur le marché intérieur, ont été utilisées pour obtenir des produits probablement exportés à titre définitif⁹.

Se régime est accordé pour les marchandises désignées par décision du directeur général des douanes, sous réserve pour les exportateurs:

- de justifier de l'exportation préalable de marchandises;
- de satisfaire aux obligations particulières qui sont prescrites par l'administration des douanes, notamment, tenir des écritures ou une comptabilité matière permettant de vérifier le bien-fondé de la demande de franchise des droits et taxes.
- Le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise est réservé aux fabricants, aux exportateurs et aux propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier¹⁰.

1.2.6. exportation temporaire

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

⁹ Article n°186, code des douanes algérien, 2002

¹⁰ Bouri.C, op cit, P224.

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

Le bénéfice du régime de l'exportation temporaire est subordonné à une demande préalable auprès de l'administration des douanes précisant la nature de l'usage, de l'ouvraison, de la réparation ou de la transformation que les marchandises doivent subir à l'étranger. Cette formalité ne concerne pas le ministère de la défense nationale.

Section 02 : l'opération de dédouanement des marchandises

Toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte, dans les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier.

2.1. La déclaration des marchandises

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

2.1.1. La conduite et la mise en douane

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

2.1.2. 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 ».

2.1.2.1. L'établissement de la déclaration en détail

A. la déclaration en détail

La déclaration en détail est l'acte par lequel le déclarant désigne le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier¹¹.

Cette déclaration obéit à certaines règles fondamentales :

- La déclaration en détail doit être contrôlée par les services des douanes et cela même si l'opération en question bénéficie de l'exemption des droits et taxes.
- La déclaration en détail doit être faite par écrit, elle doit être signée par le déclarant.

Cette obligation confirme le principe d'uniformité de l'action des douanes énoncé dans le CDA (Code des Douanes Algérien) comme suit : « les lois et règlement douanier s'appliquent sans égard à la qualité des personnes »

B. Le déclarant en douane

Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail par leurs propriétaires ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenues l'agrément en qualité de commissionnaires en douane.

▪ Le propriétaire

C'est la personne morale ou physique possédant un acte authentique justifiant sa propriété légale des marchandises

▪ Le commissionnaire en douane

Il s'agit de : « toute personne physique ou morale agréée pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises »

Son intervention intéresse toutes les marchandises destinées à être placées sous un régime douanier économique suspensif de tous droits et taxes.

▪ Le transporteur

Lorsqu'aucun commissionnaire en douane n'est représenté auprès d'un bureau de douane frontalier, le transporteur peut, à défaut du propriétaire, accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte.

¹¹ BERR. J-Claude, Henri. « le droit douanier », 6^{ème} édition, Edition économica, 2006, P177.

C. 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.

2.1.2.2. Le contrôle et la vérification de la déclaration

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

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

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

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

2.2. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

Le fait générateur de la créance du trésor public est l'enregistrement de la déclaration en détail, c'est donc la date prise en compte pour l'application des taux des droits et taxes exigibles pour cette marchandise.

Mais les dispositions du CDA (Code des Douanes Algérien) permettent au déclarant de bénéficier de toute disposition antérieure plus favorable si l'expédition directe des marchandises vers l'Algérie est dûment justifiée (la Clause Transitoire). En cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant peut, lorsque l'autorisation d'enlever des marchandises n'a pas encore été donnée par les agents des douanes bénéficié du nouveau taux.

Toutefois, pour être acceptable, la demande écrite du déclarant doit être introduite avant que les droits et taxes n'aient été perçus.

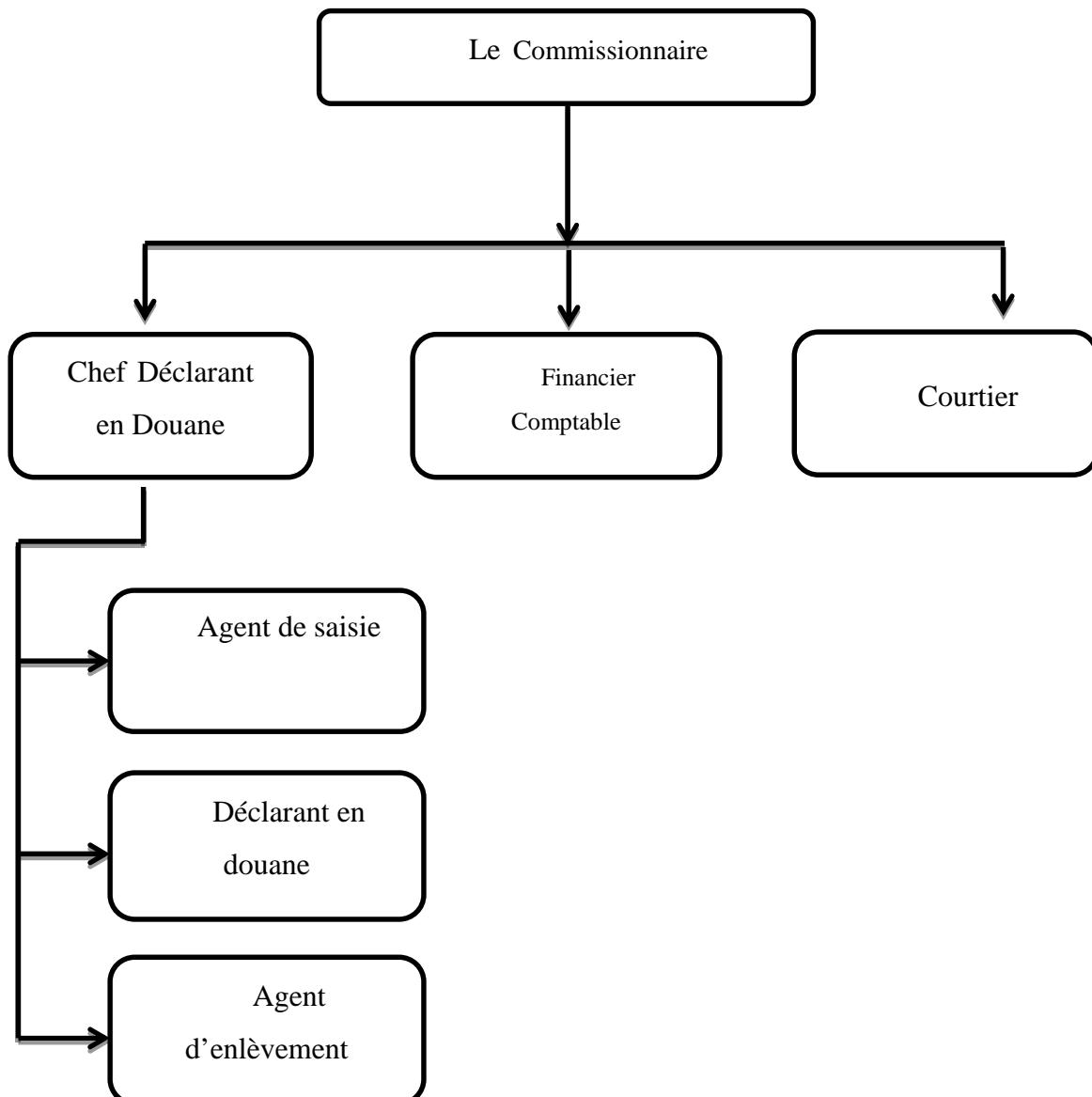
Les droits et taxes liquidés dus sont payables en espèces ou par tout autre moyen de paiement ayant le pouvoir libératoire par le déclarant ou toute autre personne agissant pour son compte.

Il est prévu aussi, le cas de remboursement de ces droits et taxes en cas de renvoi des marchandises au fournisseur ou leur destruction contrôlée par la douane ou lorsqu'ils ont été payés à tort.

Section 03 : étude de cas pratique sur la procédure de dédouanement à l'importation

3.1. L'organigramme du transit STMA

Figure 04 : l'organigramme du transit STMA



Source : document interne STMA

3.2. Présentation de l'agence transit STMA « Société Transit Mixte Afrique »

STMA « Société Transit Mixte Afrique » a été créé en 1991 par un agrément douanier remis à Monsieur Neggazi Mohamed.

Elle exerce ses activités à travers tous les ports commerciaux du pays : Bejaia, Jijel, Annaba, Mostaganem, Oran, Skikda.

L'agence transite STMA est situé au niveau de l'avenue des frères Amrane mitoyenne du port (environ de 150 m de l'entrée principale du port).

Sa situation stratégique (proximité du port) lui facilite la tâche de dédouanement et lui permet de gagner énormément du temps.

La société a pour mission de :

- ✓ S'occuper de toutes les procédures de dédouanement concernant les opérations d'importations ou d'exportations des marchandises.
- ✓ Il sert d'intermédiaire entre les opérateurs économiques et l'administration des douanes.
- ✓ D'assurer la prise de possession des marchandises importées ou exportées par le client (la manutention, le transport,...etc.).

La société est formée de :

- ❖ Commissionnaire.
- ❖ Cinq déclarants en douane.
- ❖ Deux agents de saisie.
- ❖ Cinq agents d'enlèvements.
- ❖ Le comptable.
- ❖ Un courtier.

Cette société dispose de cinq véhicules, une moto, une connexion internet, réseau douanier à distance.

Toutes les ressources humaines et matérielles disposées afin de faciliter le travail aux employés et d'activer le travail.

❖ Le commissionnaire

La société est gérée par le dirigeant qui élabore, dirige et contrôle la stratégie du transit. Il assure personnellement et directement les responsabilités financières, techniques, sociales et morales de la société.

Il a pour mission :

Chapitre 03 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises

- ✓ Gérer l'activité de transit avec les activités des consignataires transports ...etc.
- ✓ Assurer la réalisation des opérations de transit et de dédouanement dans les meilleures conditions.
- ✓ Révision et la mise à jour d'une documentation relative aux tarifs douaniers et les dispositions réglementaires relatives à l'importation et à l'exportation.
- ✓ Etudier les documents commerciaux d'une manière profonde et donner des instructions dans le but de la conformité de pièces jointes.

❖ Le financier comptable

Le comptable est le responsable de la société, Il a la haute main sur tous les documents comptables, fiscaux et financiers.

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

❖ Le chef déclarant en douane

Il a pour mission de :

- ✓ Etablir les documents de douane conformément à la réglementation en vigueur afin d'opérer le dédouanement dans les meilleures conditions (économie du temps et frais).
- ✓ Etablissement des notes de détail sur la base des documents commerciaux.
- ✓ Assurer le suivi des déclarations jusqu'à leur liquidation définitive.
- ✓ Maîtriser la réglementation et dispositions douanières et veiller à leur respect.
- ✓ Effectuer des visites en douane.
- ✓ Vérifier le montant des droits et taxes.

❖ Agent de saisie

Sont rôle est de Saisir les dossiers au niveau de la salle de saisie des douanes à l'aide d'un outil informatique (spécialisé) mis à la disposition des transitaires.

❖ Agent d'enlèvement

Il suit l'acheminement de la marchandise et assiste à l'opération de l'enlèvement de cette dernière du port.

3.3. Les étapes de la procédure de dédouanement

D'après notre stage effectué au sein de l'agence transite STMA « Société Transit Mixte Afrique » spécialisée dans le domaine de dédouanement, nous allons traiter un dossier d'importation des filtres à l'huile, à aire et à gasoil pour l'entreprise « EURL SOMAME BETA FILTRE », et on va le traiter selon un régime économique 1000. On a constaté

l'existence de sept étapes que cette marchandise devra suivre dans le parcours de dédouanement

1) La récupération des documents

Le transporteur communique à son agent des renseignements et des documents correspondants au navire et à sa cargaison

Dès l'arrivée du navire et son accostage au quai, l'agent consignataire prévient le transitaire de l'arrivée de sa marchandise « **avis d'arrivée** ». (Voir l'annexe 1) pour que le transitaire puisse récupérer le pli cartable :

Registre de commerce

- ✓ La carte d'identification fiscale ; (annexe 2)
- ✓ Facture commerciale domiciliée ; (annexe 3)
- ✓ B/L ;(annexe 4)
- ✓ Certificat d'origine ;(annexe 5)
- ✓ Certificat de conformité ; (annexe 6)
- ✓ Certificat d'analyse ; (annexe 7)
- ✓ Liste de colisage ;(annexe 8)

Ces documents sont répartis en deux dossiers :

❖ Le dossier pour la DCP (Direction des Concurrences et des Prix)

- ✓ Une copie de la facture commerciale
- ✓ Une copie de B/L
- ✓ Une copie de liste de colisage
- ✓ Une copie de certificat de conformité originale
- ✓ Une copie de registre de commerce (annexe 9)
- ✓ Une copie de la carte d'identification fiscale

Le commissionnaire en douane doit se faire accompagner par un agent de service de la DCP qui vérifiera (l'étiquetage, la qualité, la désignation, la description, le nombre, la marque le nom et l'adresse de l'importateur et de fournisseur)

❖ Le dossier pour la direction des douanes

- ✓ Une copie du mandat (annexe 10)
- ✓ Une copie de registre de commerce
- ✓ Une copie de la carte d'identification fiscale
- ✓ Facture commerciale
- ✓ Liste de colisage
- ✓ Une copie du B/L

- ✓ Certificat de circulation EUR1 (annexe 11)
- ✓ Certificat d'analyse
- ✓ Certificat d'origine
- ✓ Certificat de conformité
- ✓ Bon a délivré (annexe 12)
- ✓ La grille de saisie qui englobe tous les renseignements concernant la marchandise et l'importateur.

2) La déclaration en douane

La déclaration d'importation doit être saisie sur un logiciel par un agent de saisie puis validé par l'agent de transite après une bonne vérification. Une fois que la validation est faite, la déclaration est systématiquement introduite dans le système SIGAD (Système d'Information et de Gestion des Douanes), et cette déclaration va être imprimée et signée par l'agent de transite qui obtient une déclaration définitive D10 (voir l'annexe 13) qui est composé des élément fixes qui sont cité par des codes douanier (numérique) comme raison sociale de fournisseur de cosignataire, mode de transport, adresse, numéro de registre de commerce, et des élément variable comme le cours du taux de change, les droit et taxes, la quantité, le prix unitaire, le poids et le montant globale.

3) La vérification de la douane

Suite à l'achèvement des deux premières étapes, le dossier va être dispatché par l'inspecteur principal des opérations commerciales aux inspecteurs vérificateur des douanes qui procéderont à l'élaboration du circuit que cette marchandise devra suivre. Dans ce cas il existe trois circuits :

- ✓ **Le circuit rouge** : l'inspecteur vérificateur est tenu d'exercer le contrôle documentaire et le contrôle intégrale de la marchandise ;
- ✓ **Le circuit orange** : l'inspecteur vérificateur procède seulement au contrôle documentaire ;
- ✓ **Le circuit vert** : l'inspecteur vérificateur suspend tout contrôle immédiat, et il est ainsi transformé en un contrôle différé ;

4) La vérification de la déclaration en détail

Une fois que le certificat de visite est délivré, l'inspecteur procède à une vérification profonde sur la valeur de la marchandise, la position tarifaire, l'origine et la conformité de produit.....etc. Ainsi qu'une visite sur site c'est-à-dire que l'inspecteur de douane demande de faire descendre le conteneur afin d'établir une visite intégrale (faire sortir toute ou une

partie de la marchandise) afin de dénombrer et s'assurer de la conformité physique du produit et cette opération peut la faire lui-même ou engager un agent commercial.

Une fois que la marchandise est conforme aux documents, l'inspecteur motionne vue et signe avec sa griffe et l'envoie à la caisse.

5) Le paiement des droits et taxes

Le transitaire doit régulariser la caisse (le montant des droits et taxes est déterminé par le résultat de la vérification et du recours engagé par le propriétaire des marchandises), afin d'obtenir une quittance de paiement puis un bon à délivrer avec lequel il passe à l'apurement de sa marchandise.

Pour calculer le montant d'acquittement des droits et taxes, on doit procéder comme suit :

✓ La valeur en douane (VD)

- Le montant d'achat sur la facture en dollar est de : 57444,43 USD
- Le montant des frets sur la facture est de : 1200,01 USD
- Le taux de change à l'heure d'enregistrement « 22/03/2017 à 14h13 » est de : 109,52120 DA
- Le taux des droits de douane est de : 30%
- La TVA est de 19%

✓ Le montant de la valeur en douane

$$VD = (\text{prix d'achat en dollar} + \text{fret} + \text{autre frais}) \times \text{taux de change}$$

- ❖ $VD = (57444,43 + 1200,01 + 00) * 109,52120$
- ❖ **VD = 6 422 809,442 DA**

✓ Les droits de douane (DD)

$$DD = \text{valeur en douane} \times \text{taux des droits de douane}$$

- ❖ $DD = 6 422 809,442 \times 30 \%$
- ❖ **DD = 1 926 842,833 DA**

✓ La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

$$TVA = (\text{valeur en douane} + \text{droit de douane}) \times 19\%$$

- ❖ $TVA = (6 422 809,442 + 1 926 842,833) \times 19 \%$
- ❖ **TVA = 1 586 433,932 DA**

- ✓ **Le montant des autres recouvrements**
- ❖ R.U.S + R.P.S = 105,00 + 200,00
- ❖ R.U.S + R.P.S = **305,00 DA**

- **Le montant total des droits douanes affiché sur la déclaration D10**

Le montant total = DD + TVA + R.U.S + R.P.S

- ❖ Le montant total = 1 926 842,833 + 1 586 433,932 + 105,00 + 200,00
- ❖ Le montant total = **3 513 581,765 DA**

6) Obtention du bon à délivrer

Afin d'établir l'apurement sur manifeste le transitaire dispose un dossier qui regroupe :

- Le bon à enlever (annexe 14)
- Le bon à délivrer par la compagnie maritime
- Un engagement
- Une copie du B/L

Après la constatation de la conformité de la marchandise et après avoir eu son aval, l'inspecteur envoie à la caisse pour le paiement des droit et taxes pour l'obtention du bon à enlever qui est une autorisation donnée par la douane, d'enlever une marchandise pour importation ou pour exportation au terme des opération de dédouanement et après paiement, garantie ou consignation des droits. Le bon à enlever est alors obligatoire pour faire entrer ou sortir la marchandise du territoire. Il porte sur lui en dernier le nom de l'importateur et de l'exportateur, la date et l'heure émission, type de la marchandise, le nombre de colis, numéro de référence et le lieu d'emmagasinage.

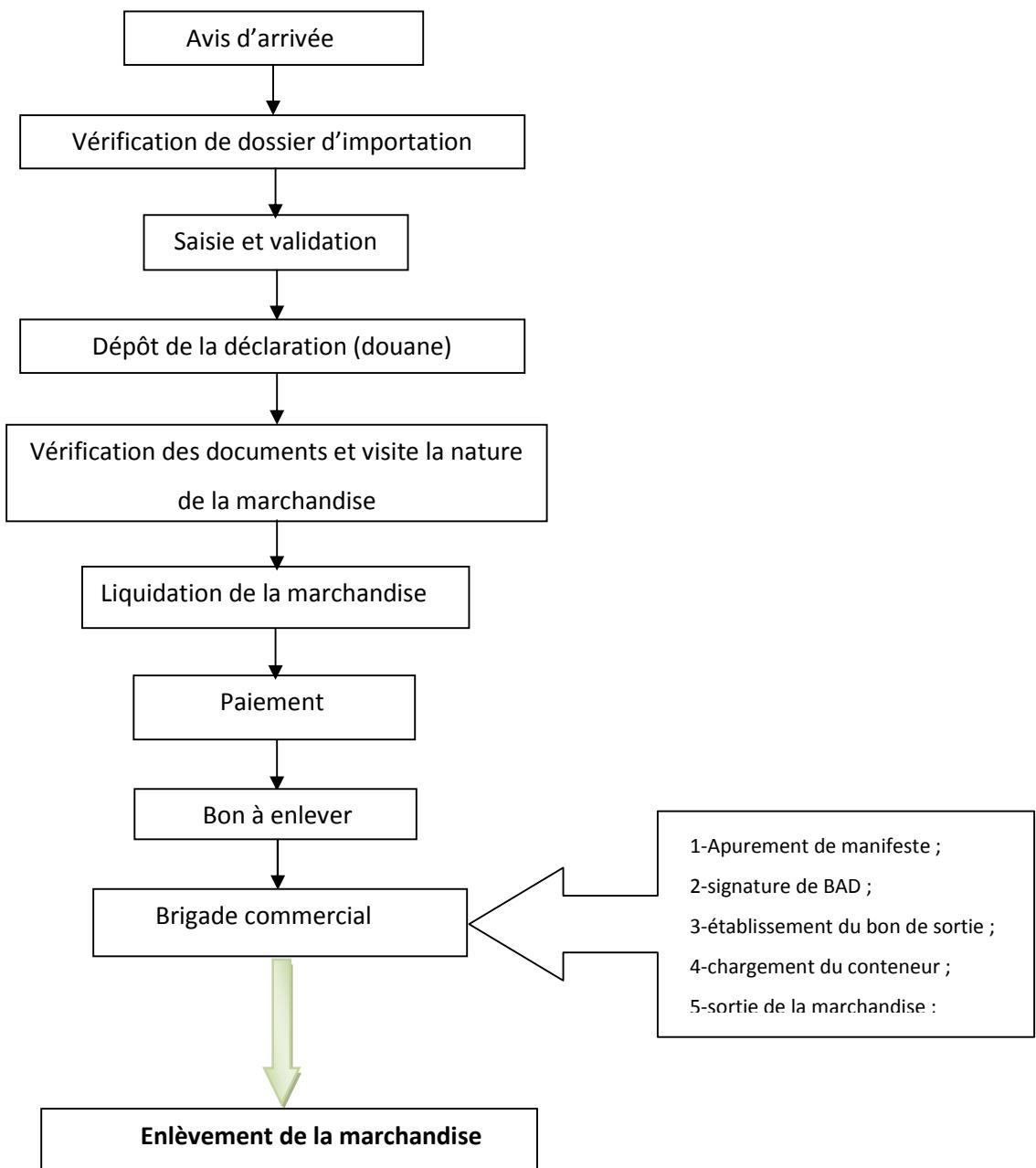
Une fois que le transitaire à eu son bon à enlever, il va procéder à l'échange auprès du consignataire, après avoir payé l'échange documentaire il obtient un bon à délivrer qui justifie l'acquittement avec le cosignataire. Le BAD porte le nom du réceptionnaire et le transitaire, le nom du navire et le port du chargement, la marque et le numéro de la marchandise, le nombre de colis et le poids.

7) Enlèvement de la marchandise

Une fois que les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit, ou bien consignés ou garantis les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises. Cette autorisation suppose le respect de deux conditions :

- ✓ La reconnaissance explicite par l'inspecteur des douanes en charge du dossier dans le certificat de vérification (voir la figure n°5)
- ✓ Le paiement, la consignation ou la garantie des droits et taxes exigible

Figure N°05 : enlèvement de la marchandise



Source : document interne STMA

Chapitre 03 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises

Pour l'enlèvement de la marchandise de l'entreprise « EURL SOMAME BETA FILTRE » on préparer quatre dossier :

1) Dossier pour la douane :

Il contiendra les éléments suivants :

- ✓ Bon à enlever original.
- ✓ D10 original.
- ✓ Copie de B/L.
- ✓ Copie facture.
- ✓ Bon à délivrer original.

2) Dossier pour la BMT :

Les documents à joindre au dossier de la BMT sont :

- ✓ Copie bon à enlever.
- ✓ Copie de B/L.
- ✓ Copie facture.
- ✓ 02 copies de mise à quai. (Annexe 15)

3) Dossier pour transport

- ✓ D10 copie
- ✓ Mise à quai copie
- ✓ Bon de sortie

4) Dossier de sortie de la marchandise :

C'est le dernier dossier à fournir pour faire sortir la marchandise de client « EURL SOMAME BETA FILTRE »

- ✓ Copie bon à enlever.
- ✓ Copie D10.
- ✓ Copie B/L
- ✓ Copie facture.
- ✓ Copie Bon à délivrer

L'agent de transit peut percevoir des difficultés lors de dédouanement de la marchandise, par exemple l'absence des documents relatifs à la transaction.

On sait que le dédouanement est une formalité qui se défait contre la montre, car à tout moment le taux de change peut changer ce qui va engendrer le changement de la valeur des droits et taxes soit en positif ou en négatif.

3.4. Les droits et taxes selon leur régime

Le tableau représente le taux des droits douanes des différentes marchandises en provenance de pays différent avec des régimes différent

Tableau N°01 : repreint les DD selon leur régime

| Entreprise | Nature de la marchandise | provenance de la marchandise | Régime douanier | Taux de change | La valeur en douane (DA) | DD en % | TVA en % |
|------------|--------------------------|------------------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------|---------|----------|
| ESBF | Filtre | Turquie | 1000 | 109,52120 Le 22/03/2017 | 6422809,442 | 30% | 19% |
| UNICAB | Polyéthylène | Suède | 1025 | 116,94970 le 02/02/2016 | 9430823,70 | 0% | 17% |
| X | Soude Caustique Ecaillée | Koweït | 1030 | 86,15120 le 18/12/2014 | 10958432,60 | 0% | 17% |

Source : réaliser à partir des données de STMA

❖ Le calcul des droits et taxes pour la marchandise « Polyéthylène »

Le montant des DD = VD * taux des DD

Dans notre cas les DD = 0%, car selon le régime utilisé (1025), les produits importés de l'Union-Européen sont exonérés des DD.

Le montant des DD = 9430823,70*0%

✓ Le calcul du montant de la TVA

$$\text{TVA} = (\text{VD} + \text{DD}) * 17\%$$

$$\text{TVA} = (9430823,70 + 0,00) * 17\%$$

$$\text{TVA} = \mathbf{1603239,91 \text{ DA}}$$

➤ Le montant des droits et taxes

$$\text{Droit et taxe} = \text{DD} + \text{TVA} + \text{RPS} + \text{RUS}$$

$$\text{Droit et taxe} = 0,00 + 1603239,91 + 200,00 + 160,00$$

$$\text{Droit et taxe} = \mathbf{1 603 599,00 \text{ DA}}$$

❖ Le calcul des droits et taxes pour la marchandise « Soude Caustique Ecaillée »

Le montant des DD = VD * taux des DD

Le produit est d'origine de Koweït donc l'entreprise X bénéficie d'un tarif et d'un accord préférentiel par lequel le droit de douane est de 0%

Le montant des DD = 10958432,60 * 0%

➤ **Le calcul du montant de la TVA**

TVA = (VD + DD)*17%

TVA = (10958432,60+0,00)*17%

TVA = 1862933,00 DA

➤ **Le montant des droits et taxes**

Droit et taxe = DD + TVA + RPS + RUS

Droit et taxe = 0,00 + 1862933,00 + 200,00 + 155,00

Droit et taxe = 1863288,00 DA

Conclusion

L'étude sur le processus d'une opération de dédouanement nous a permis de connaître les étapes et les conditions qui doivent être remplies à travers les différents documents et les dossier à fournir pour l'importation des marchandises. Ses procédures nécessitent l'intervention de nombreux intermédiaires.

- Les principaux intervenants dans l'opération de dédouanement des marchandises sont : la douane, les organismes de contrôle (DCP) et le transitaire, BMT.
- Les documents nécessaires pour effectuer le dédouanement à savoir : le B/L, la facture d'achat, le certificat de conformité.....etc.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

A l'origine, les relations commerciales étaient entre l'importateur et l'exportateur. Avec les développements des relations économiques, elles sont devenues entre plusieurs intervenants à savoir les transitaires, les producteurs, les banques, les assurances, les transports, les douanes...etc.

La fonction du transitaire est primordiale pour faciliter les opérations liées aux commerces extérieurs, notamment les opérations d'importation et d'exportation. Ses activités sont complémentaires avec d'autres intervenants tels que : le commissionnaire, consignataire, manutentionnaire, transporteur, logisticien, mandataires....etc. Le transitaire constitue un maillon fort dans la chaîne de transport maritime.

A l'importation comme à l'exportation chaque fois qu'une marchandise atteint les frontières du pays importateur, elle doit passer entre les mains de la douane pour faire l'objet d'une déclaration en détail.

Le transitaire joue un rôle très important dans les échanges commerciaux qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer si nécessaire, à les dédouaner et à les réexpédier sur leur destination suivant les instructions reçues de son donneur d'ordre. Il obéit à certaines obligations principales qui entourent la profession de transitaire tel que l'exécution fidèle des instructions, le devoir de conseil, le compte-rendu au mandant.

Il faut par ailleurs souligner que le transitaire voit sa responsabilité engagée lorsqu'il commet une faute personnelle prouvée dans l'accomplissement de son mandat. Cette faute peut résider dans la violation des obligations générales qui sont mises à sa charge, c'est pourquoi il est demandé au transitaire d'avoir une parfaite maîtrise des codes et textes qui régissent sa profession avec lesquels il pourra se défendre en cas de litige.

Mis à part ces statuts de mandataire et commissionnaire qui sont conférés au transitaire, nous pouvons dire que ce dernier doit posséder plusieurs autres qualités. Il doit être diligent, autrement dit apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

Notre étude nous a permis de mettre quelques recommandations qui peuvent apporter des améliorations du fonctionnement des activités de transit, qui sont comme suit :

- Réduire le temps d'entrée et sortie des marchandises dans le territoire national.

Conclusion générale

- La réduction des formalités douanières et les documents à fournir dans les opérations de dédouanement.

En se basant sur les constatations précédemment exposées, nous sommes en position d'affirmer l'hypothèse N°1. Effectivement, que le transitaire coordonne plusieurs opérations connexes et de transport, en effet, le transitaire exerce plusieurs activités (commissionnaire de transport, commissionnaire en douane, consignataire de la marchandise).

L'hypothèse N°2 est affirmée, les opérations de dédouanement exigent des étapes à suivre à savoir : la déclaration de la marchandise qui se fait par un déclarant en douane, la vérification des marchandises, la liquidation et l'acquittement des droits et taxes et enfin l'enlèvement des marchandises.

Les transitaires défendent les intérêts de leurs clients, en s'opposant à des augmentations de prix injustifiées, à toutes mesures qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, à toutes dispositions de loi qui mettraient en péril leur attractivité économique. Ils restent une source d'information pour tout ce qui touche au monde économique.

LISTE BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

1) Ouvrage

1. BAUCHET. P, « le transport maritime », Economica, paris 1992.
2. BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), «*Traité de droit maritime*», 2ème édition, Paris : LGDJ, 2010.
3. BOURI C, « la logistique du commerce extérieur en Algérie, théorie et pratique » 1^{ère} édition, édition Edik, 2003.
4. El Khalifa Mohamed El Kamel, guide de transport de marchandise, édition DAHLEB 1996.
5. Jean BELOTTI, «Transport international des marchandises »,5^{eme} édition, 2015.
6. Jean-Pierre, « Dictionnaire hachette encyclopédique illustre », Edition 2000
7. M. Tilche, « auxiliaires de transport », BTL 1996.
8. MASTER. J-Manuel, «droit commercial », Edition LGDJ, Paris,1989.
9. Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères »8^e édition, 2002.
10. NICOLAS.P.Y, « le transitaire et le commissionnaire de transport », Édition DMF,
11. PASCO, C, « Commerce, international », 6^{eme} Edition Dunod, Paris, 2006.
12. PONTAVICE. E et CORDIER. P, « transport et affrètement maritimes », Édition paris, 1987.

2) Séminaires et mémoires

1. M. IDIR Achour, KHALDI Tarik, MAOUCHI Foudil, mémoire fin de cycle (licence en science économique) : évolution et évaluation du transport maritime des hydrocarbures promotion 2004/2005

3) Textes juridique

1. Code des douanes algérien 2002.
2. Code des transports.
3. Code maritime algérien 2000.

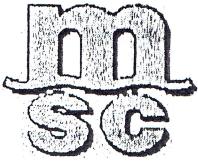
4) Sites web

1. www.atlanteco.fr.
2. www.douane.gov.dz
3. www.fmi.org.
4. www.omc.org.
5. www.unctad.org .

5) Documents et articles

1. Cour d'Appel d'Aix du 31/05/95, DMF 1986.
2. Lamy transport, tome2, édition 2005.
3. Ministère du commerce, « recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008.
4. Organisation mondiale des douanes, manuel sur le transit, version provisoire pour la conférence du 03/11/2014.
5. Tadashi Yasui, Document de recherche de l'OMD n° 28, 2013.

Liste des annexes



M S C . ALGERIE SARL , Agence de Bejaia

Rue Didouche Mourad N 24 06000 Bejaia 06000, Béjaïa
 I.F.: 000016010297357 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773
 Tel : +(213) 034 12 34 21 / 22 / 25 / 27 Fax: +(213)34123101
 Banque: AGB 032 00107 5074301208 08 Capital: 3 800 000.00 DA

Annexe n°1

AVIS D'ARRIVEE

| | |
|--|---------|
| Ref: Navire: SONDERBORG voy YB710R Escale: 17/03/014 Accostage: 14/03/2017, Gros: 466 B/L: MSCURQ632631 Nbr Conteneur(s): 20': 0,40': 1 Nbr Colis: 1242 Poids Brut: 10 652,91 KG, TARE: 4 400,00 KG Port de Chargement: TRISK Qual: 22, Poste: Lieu de Livraison: DZBJA | Client: |
|--|---------|

| | |
|---------------|--|
| Article 81 | Description Marchandise STC AUTOMOTIVE OIL-FUEL-AIR FILTERS&AIR DRYER CARTRIDGE |
|---------------|--|

| Fret et Debours | Montant (DZD) |
|-----------------|---------------|
| Fret | 323,84 |
| Peages | 1 000,00 |
| Timbre sur B/L | |

| Produits | Montant (DZD) |
|-------------------|---------------|
| Prest. Agence Imp | 31 000,00 |
| | |
| | |
| Total Produits | 31 000,00 |
| Montant TVA (19%) | 5 890,00 |
| Total Debours | 1 323,84 |
| | |
| Total TTC (DZD) | 38 213,84 |

En cas de paiement en espèces, montant du timbre: 382,00 DZD

Edite le 19/03/2017 09:02:07

Veuillez vous munir du connaissance original endosse au moment de l'échange.Dans le cas d'un connaissance original « à ordre » un endossement lisible et complet est indispensable pour l'opération d'échange.Avant de procéder aux formalités d'échange,vous êtes invités de transmettre à nos services vos coordonnées et celles de vos clients incluant leur NIF.Tous les règlements de nos factures doivent se faire par chèque, virement ou versement en espèces.

Tarifs Surestaries pour les chargements après le 01/01/2017:

Conteneurs Standards/High Cube: Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 150 000,00 DA 20' / 300 000,00 DA 40'

-Du 16ème au 22ème jour 20': 18 USD/Jr 40': 36 USD/Jr, Du 23ème au 70ème 20': 36USD/Jr 40': 72 USD/Jr, A partir du 71ème jour 20': 56 USD/Jr 40': 1

Équipements Spéciaux (Open Top, Flat, Tank, Plateforme): Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 175 000,00 DA 20' / 350 000,00 DA 40'

-Du 16ème au 22ème jour 20': 20 USD/Jr 40': 40 USD/Jr, Du 23ème au 70ème 20': 40USD/Jr 40': 80 USD/Jr, A partir du 71ème jour 20': 60 USD/Jr 40': 1

Conteneurs Frigos (Reefers): Franchise 3 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 200 000,00 DA 20' / 400 000,00 DA 40'

-Du 4ème au 15ème jours 20': 55 USD/Jr 40': 110 USD/Jr, A partir du 16ème jour 20': 110 USD/Jr 40': 220 USD/Jr

Les frais de surestaries des conteneurs doivent être payés au plus tard 07 jours calendaires après leur restitution.

Les conteneurs doivent être restitués sans dommages, propres, sans aucune trace d'écoulement de produits et sans résidus d'emballage. Dans le cas contraire, les conteneurs doivent être restitués sans dommages, propres, sans aucune trace d'écoulement de produits et sans résidus d'emballage. Dans le cas contraire, tous les frais en découlant seront à la charge du client.Les étiquettes des produits dangereux doivent être retirées complètement du conteneur avant la restitution par la SARL MSCA n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.

Annexe n°2

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES IMPOTS

ATTESTATION D'IMMATRICULATION FISCALE

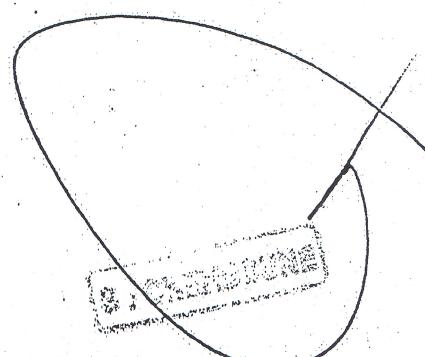
NUMERO D'IDENTIFICATION FISCALE
« NIF »

(Dispositions des articles 41 et 42
de la loi de finances 2006)

Raison Sociale:

Sigle:

Numéro d'Identification Fiscale «NIF»





ASAŞ PAZARLAMA TİCARET LIMITED ŞİRKETİ

Nesli Mahallesi 185 Sokak No : 41

Nardüzü - İSKENDERUN - HATAY - TÜRKİYE

FATURA

INVOICE 376870

Phone :

Fax :

Akdeniz

Mersis No :

Sıra

Sevk İrsaliye Tarih/No :

Tarih :

ASAŞ PAZARLAMA
TİCARET LTD. ŞTİ.
ISKENDERUN TÜRKİYE

Anneke 3

MESSRS:

DESCRIPTION/AÇIKLAMA

QUANTITY/MİKTAR

UNIT PRICE/FİYAT

AMOUNT/TUTAR

AUTOMOTIVE OIL, FUEL, AIR FILTERS & AIR DRYER CARTRIDGE

| | | | | |
|---|---------|-----------|-----------|--------------|
| AS1561 | 2016003 | 60 PCS | 3.80 USD | 228.00 USD |
| AS3517 | | 96 PCS | 3.75 USD | 360.00 USD |
| AS3531 | | 96 PCS | 4.40 USD | 422.40 USD |
| AS3537 | 2016003 | 96 PCS | 3.35 USD | 321.60 USD |
| AS3541 | 2016003 | 120 PCS | 4.14 USD | 496.80 USD |
| AS3547 | 2016003 | 80 PCS | 3.80 USD | 304.00 USD |
| AS3548 | 2016003 | 96 PCS | 5.15 USD | 494.40 USD |
| AS3802 | 2016003 | 210 PCS | 3.70 USD | 777.00 USD |
| ASTE1502 | 2016003 | 120 PCS | 4.14 USD | 496.80 USD |
| ASTE1566 | 2016003 | 270 PCS | 2.99 USD | 807.30 USD |
| ASTE3523 | | 144 PCS | 3.63 USD | 522.72 USD |
| AS 2108 | 2016003 | 120 PCS | 1.35 USD | 162.00 USD |
| AS 3063 | 2016003 | 320 PCS | 2.40 USD | 768.00 USD |
| SP 007 | 2016003 | 80 PCS | 8.55 USD | 684.00 USD |
| SP 1416 | 2016003 | 160 PCS | 2.69 USD | 430.40 USD |
| SP 1458 | 2016003 | 128 PCS | 2.48 USD | 317.44 USD |
| SP 1459 M | 2016003 | 60 PCS | 5.28 USD | 316.80 USD |
| SP 1499 M | 2016003 | 81 PCS | 10.10 USD | 818.10 USD |
| SP 1500 | 2016003 | 80 PCS | 4.89 USD | 391.20 USD |
| SP 1731 | 2016003 | 198 PCS | 7.00 USD | 1.386.00 USD |
| SP 4041 | 2016003 | 144 PCS | 4.35 USD | 626.40 USD |
| SP 430/M | 2016003 | 210 PCS | 1.60 USD | 336.00 USD |
| SP 460/M | 2016003 | 320 PCS | 2.73 USD | 873.60 USD |
| SP 470/M | 2016003 | 480 PCS | 2.92 USD | 1.401.60 USD |
| SP 597/M | 2016003 | 420 PCS | 1.99 USD | 835.80 USD |
| SP 611/M | | 160 PCS | 2.84 USD | 454.40 USD |
| SP 624 | 2016003 | 160 PCS | 5.11 USD | 817.60 USD |
| SP 632/H | | 160 PCS | 3.09 USD | 494.40 USD |
| SP 679 | 2016003 | 198 PCS | 7.00 USD | 1.386.00 USD |
| SP 680 | 2016003 | 270 PCS | 6.25 USD | 1.687.50 USD |
| SP 7013 | 2016003 | 240 PCS | 5.00 USD | 1.200.00 USD |
| SP 715 | 2016003 | 140 PCS | 2.92 USD | 408.80 USD |
| SP 788 | 2016003 | 196 PCS | 8.40 USD | 1.663.20 USD |
| SP 814/M | 2016003 | 140 PCS | 4.32 USD | 604.80 USD |
| SP 854/M | 2016003 | 300 PCS | 5.20 USD | 1.560.00 USD |
| SP 909 | 2016003 | 135 PCS | 6.50 USD | 877.50 USD |
| SP 924 | 2016003 | 70 PCS | 4.85 USD | 339.50 USD |
| SP 932/M | 2016003 | 80 PCS | 5.10 USD | 408.00 USD |
| SP 989/M | 2016003 | 300 PCS | 7.50 USD | 2.250.00 USD |
| SP 998/M | 2016003 | 200 PCS | 7.12 USD | 1.424.00 USD |
| SPFC 208/A | 2016003 | 315 PCS | 1.65 USD | 519.75 USD |
| SPFC 319 | 2016003 | 120 PCS | 2.15 USD | 258.00 USD |
| SPFC 510 | 2016003 | 192 PCS | 2.00 USD | 384.00 USD |
| GFS3010(SP 1060) | | 270 PCS | 3.65 USD | 985.50 USD |
| GFS3551/HT(SP 551HT) | | 90 PCS | 16.20 USD | 1.458.00 USD |
| HF3209 | 2016003 | 70 PCS | 2.90 USD | 203.00 USD |
| HF5010 | | 120 PCS | 8.51 USD | 1.021.20 USD |
| HF5021/22 | 2016003 | 52 SET | 14.96 USD | 777.92 USD |
| HF5031/32 | 2016003 | 48 SET | 10.95 USD | 525.60 USD |
| HF5033/34 | 2016003 | 50 SET | 13.76 USD | 688.00 USD |
| HF5035/36 | 2016003 | 50 SET | 16.09 USD | 804.50 USD |
| HF5049/50 | 2016003 | 50 SET | 25.60 USD | 1.280.00 USD |
| HF5051/52 | 2016003 | 54 SET | 8.80 USD | 475.20 USD |
| HF5060/5106 | 2016003 | 40 SET | 26.21 USD | 1.048.40 USD |
| HF5127 | 2016003 | 30 PCS | 17.58 USD | 527.40 USD |
| HF5128/5622 | 2016003 | 20 SET | 39.49 USD | 789.80 USD |
| HF5137/5138 | 2016003 | 30 SET | 23.84 USD | 715.20 USD |
| HF5139/5140 | 2016003 | 20 SET | 18.50 USD | 370.00 USD |
| HF5144 | 2016003 | 48 PCS | 4.70 USD | 225.60 USD |
| HF5177/5178 | 2016003 | 40 SET | 25.25 USD | 1.010.00 USD |
| HF5291/5292 | 2016003 | 10 SET | 44.40 USD | 444.00 USD |
| HF5627/28 | 2016003 | 40 SET | 22.65 USD | 906.00 USD |
| HF5878/60 | 2016003 | 15 SET | 34.06 USD | 510.90 USD |
| HF854 | 2016003 | 40 PCS | 29.73 USD | 1.189.20 USD |
| HF 131/132 | 2016003 | 20 SET | 21.81 USD | 436.20 USD |
| HF 195/175 | 2016003 | 30 SET | 35.50 USD | 1.065.00 USD |
| HF 313/556 | | 50 SET | 10.62 USD | 531.00 USD |
| HF 374/375 | 2016003 | 20 SET | 33.74 USD | 674.80 USD |
| HF 486/487 | 2016003 | 20 SET | 41.90 USD | 838.00 USD |
| HF 502/1536 | 2016003 | 36 SET | 15.25 USD | 549.00 USD |
| HF 611/612 | 2016003 | 60 SET | 24.00 USD | 1.440.00 USD |
| HF 622 | 2016003 | 20 PCS | 23.45 USD | 469.00 USD |
| HF 686/687 | 2016003 | 20 SET | 34.51 USD | 690.20 USD |
| HF 699/700 | 2016003 | 25 SET | 19.80 USD | 495.00 USD |
| SP 1901 | 2016003 | 150 PCS | 19.90 USD | 2.985.00 USD |
| C&F BEJAI PORT / ALGERIA | | 8,405 PCS | SUBTOTAL | |
| ONLY FIFTY EIGHT THOUSAND SIX HUNDRED FORTY FOUR AND 44/100 USD | | 800 SET | FREIGHT | |
| PAYMENT : | | | | TOTAL C&F |
| TURKISH ORIGIN | | | | |

CAD DUE DATE:

OUR BANK DETAILS ARE MENTIONED HERE BELOW;

TURK EKONOMİ BANKASI / ISKENDERUN BRANCH

SWIFT CODE : TEBUTRIS085 // ACCOUNT NO : 281976

We hereby certify that this invoice is correct and the mentioned goods are of Turkish origin and they are exported by ASAŞ PAZARLAMA – TİCARET LIMITED STİ.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
12-14, chemin Mieu, 1208 GENEVA, Switzerland
Website : www.msc.com

BCAC Code: MSCU

BILL OF LADING NO. MS CURQ632631
ORIGINAL

"Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)

| | |
|---|-------------------------|
| NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's 3/3 | NO. OF RIDER PAGES 0 |
|---|-------------------------|

SHIPPER:

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)

Annexe n° 4

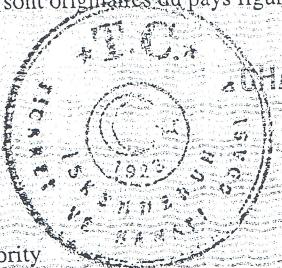
| | | |
|--|--------------------------------------|--|
| VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9) MSC LORETTA V. NL706R | POR OF LOADING ISKENDERUN, TURKEY | PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) XXXXXXX |
| BOOKING REF. (or) 082MER11703790 | SHIPPER'S REF. XXXXX | POR OF DISCHARGE BEJAIA, ALGERIA |

PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

| Container Numbers, Seal Numbers and Marks | Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable) | Gross Cargo Weight KGS | Measurement |
|--|--|------------------------------|-------------|
| MEDU8284631/40HC CARRIER SEAL/EU10249749 Tare Wt : 3940 | 1X40' - CNTR(S) - S-T-C SHIPPER'S LOAD STOW COUNT 1242 BOXES 8405 PCS-800 SET AUTOMOTIVE OIL-FUEL-AIR FILTERS&AIR DRYER CARTRIDGE HS CODE: 842123 | 10652.910 | |
| FCL/FCL-FREE OUT "All expenses resulting from container discharge from ship's hold/deck up to the returning of empty container to empty depot are for Merchant's account. Such costs and expenses may include but are not limited to : container shifting, restow on vessel, discharging, transferring, plugging and monitoring for reefer containers, storage and demurrage, empty container transportation and unloading when returned to empty depot, torn tarpaulin, repair of damaged containers, etc." The receiver is fully responsible to return the empty containers clean, in good state, without any label and free of any fees to the empty depot designated by the local agent of the Line. Demurrage : Free days: 15 days free time. Demurrage: From 16th day until 22nd day: USD 18/ 20'GP - USD 36 / 40'GP - USD 20/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 40/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 23rd day to 70th day USD 36/ 20'GP - USD 72/ 40'GP - USD 40/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 80/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 71st day onwards: USD 56/ 20'GP - USD 114/ 40'GP - USD 60/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 120/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) Reefer containers : From 4th day until 15th day: USD 55/ 20'RF - USD 110 / 40'RF From 16th day onwards: USD 110/ 20'RF - USD 220 / 40'RF Carrier has no liability or responsibility whatsoever for thermal loss or damage to the goods by reason of natural variations in atmospheric temperatures during the winter period, and / or caused by inadequate packing of the Goods for carriage in dry-van containers, and / or inherent vice of the Goods, in such temperatures | | | |
| Total Tare wgt. 3940.000 KGS Total No. of Items 1242 Total Gross wgt. 10652.910 KGS | | | |

| | | |
|---|---|--|
| FREIGHT & CHARGES FREIGHT PREPAID | Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16). | RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. |
| DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3) | CARRIER'S RECEIPT (No. of Crtns or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) | IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenth day of date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void. |
| PLACE AND DATE OF ISSUE MERSIN 18-FEB-2017 | SHIPPED ON BOARD DATE 18-FEB-2017 | SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. By MSC Shipping Agency S.A. As agents. |

Annexe n°5

| | | |
|---|--|---------------------------------|
| 1. İhracatçı Consignor Expéditeur | No N 0357893 | ORJİNAL ORIGINAL ORIGINAL |
| 2. Alıcı Consignee Destinataire | MENŞE ŞAHADETNAMESİ CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE | |
| | 3. Menşe Ülkesi Country of Origin Pays d'origine 005701 | TURKEY |
| 4. Taşımaya İlişkin Bilgiler (Tercihe Bağlı) Transport Details (Optional) Informations relatives au transport (mention facultative) | 5. Gözlemler Remarks Remarques | |
| DELIVERED BY SHIP | | |
| 6. Sıra No; kolilerin marka ve işaretleri, sayı ve türleri; eşyanın tanımı Item number; marks, numbers, number and kind of packages; description of goods Numéro d'ordre – Marques, numéros, nombre et nature des colis – Désignation des marchandises | 7. Miktar Quantity Quantité | |
| The goods mentioned below as per invoice no.376870 dd. 15.02.2017 are of Turkish origin and they are exported by ASAS PAZARLAMA TICARET LTD SIRKETI | 8.405 PCS / 800 SET ===== | |
| AUTOMOTIVE OIL, AIR, FUEL & AIR DRYER CARTRIDGE 1.242 BOXES ===== | GROSS WEIGHT: 10.652,91 KG ===== | |
| NIF 001406018830136 | | |
| TURKISH ORIGIN | | |
| 8. Yukarıda Tanımlanan Eşyaların 3 Nolu Kutuda Belirtilen Ülke Menşeli Olduğu Tasdik Olunur. The Undersigned Authority Certifies That The Goods Described Above Originate In The Country Shown In Box 3 L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case No 3 |  ISKENDERUN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY Meltem KARTAK D.N.S Ticaret Memuru | |
| ISKENDERUN – 15.02.2017 | | |
| Düzenleme Yeri ve Tarihi, İsim, İmza ve Yetkili Merviinin Mührü Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority Lieu et date de délivrance, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente | | |



ASAS
FILTR

ASAS FILTER SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ

İzmir Mah. Dokulu Mehmet Paşa Cad. No: 49

Belen - HATAY

Annexe n°6

CERTIFICATE OF CONFORMITY

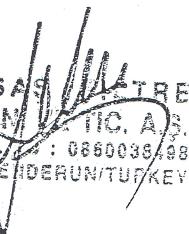
we undersign:

ASAS FILTER SAN. VE TIC. A.S. certify that the products objects of the invoice n:376870 of the :15/02/2017 with ASAS brand name are produced by the manufacturer ASAS FILTER and are compliant to the international norms.
to serve and to be worth that of right on behalf of ASAS PAZARLAMA as it is exporter.

Description

AUTOMOTIVE OIL, AIR FUEL & AIR DRYER FILTERS

Signed by,


ASAS FILTER
SAN. VE TIC. A.S.
YENİ MAH. : 0860038498
ISKELEDERUN/TURKEY

TO WHOM IT MAY CONCERN

Certificate of Analysis

Product Name : PS
 Grade : PS125
 Total Delivery Qty. : 74.250 MT
 Sales Order : 1812710
 Delivery Number : 87926542

We hereby certify that the above mentioned material conforms to the following specifications:

| | | | | |
|-------------------------|-------------|------------------|-----------------------|--------|
| Lot Number : 0005648435 | | | Quantity(MT) : | 44.000 |
| Characteristics | Unit | Avg.Value | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 6.600 | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 6.600 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |
| Lot Number : 0005649973 | | | Quantity(MT) : | 8.250 |
| Characteristics | Unit | Avg.Value | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 7.300 | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 7.300 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |
| Lot Number : 0005658093 | | | Quantity(MT) : | 22.000 |
| Characteristics | Unit | Avg.Value | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 8.300 | | |
| Melt Index (MI) | g/10min | 8.300 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |
| Vicat | °C | 99.000 | | |

Technical Marketing

Electronic Signature

Date : 15.03.2017 Time : 14:16:35


ASAS PAZARLAMA TİCARET LIMITED ŞİRKETİ

Nardüzü Mahalles 185. Sokak No : 41

ARSUZ - HATAY - TÜRKİYE

PACKING / WEIGHTLIST

Date: 15.02.2017

Page: 1 - 2

Annexe n° 8

Malin tanımı
Description

1242 BOXES (AIR ,AIR DRYER CARTRIDGE ,OIL, FUEL FILTERS)

Alici firma adı
For Account of Messrs.

ALGERIA

Gönderen
Shipped by

FROM : İSKENDERUN / TÜRKİYE TO : BEJAI PORT / ALGERIA / ALGERIA

| Koli No Packing No | Açıklama Description | Koli Box | Koli içi In each Box | Miktar Quantity | Net Ağırlık Net / Weight | Brüt Ağırlık Gross weight |
|----------------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------|
| OIL, FUEL FILTERS | | | | | | |
| 1 - 2 | AS 2108 | 2 | 60 | 120 | 8,40 | 9,00 KG |
| 3 - 12 | AS 3063 | 10 | 32 | 320 | 78,80 | 81,80 KG |
| 13 - 16 | AS1561 | 4 | 15 | 60 | 19,32 | 20,52 KG |
| 17 - 20 | AS3517 | 4 | 24 | 96 | 33,52 | 34,72 KG |
| 21 - 24 | AS3531 | 4 | 24 | 96 | 30,64 | 31,84 KG |
| 25 - 26 | AS3537 | 2 | 48 | 96 | 27,88 | 28,48 KG |
| 27 - 31 | AS3541 | 5 | 24 | 120 | 36,90 | 38,40 KG |
| 32 - 35 | AS3547 | 4 | 20 | 80 | 20,88 | 22,08 KG |
| 36 - 37 | AS3548 | 2 | 48 | 96 | 26,36 | 26,96 KG |
| 38 - 40 | AS3802 | 3 | 70 | 210 | 47,82 | 48,72 KG |
| 41 - 48 | ASTE1502 | 8 | 15 | 120 | 60,48 | 62,88 KG |
| 49 - 58 | ASTE1566 | 10 | 27 | 270 | 90,20 | 93,20 KG |
| 59 - 61 | ASTE3523 | 3 | 48 | 144 | 36,48 | 37,38 KG |
| 62 - 72 | GFS3010(SP 1C) | 11 | 24 | 264 | 282,70 | 286,00 KG |
| 73 - 73 | GFS3010(SP 1C) | 1 | 6 | 6 | 6,42 | 6,72 KG |
| 74 - 83 | GFS3551/HT(SF) | 10 | 9 | 90 | 157,60 | 160,60 KG |
| 84 - 91 | SP 007 | 8 | 10 | 80 | 149,60 | 152,00 KG |
| 92 - 101 | SP 1416 | 10 | 16 | 160 | 120,20 | 123,20 KG |
| 102 - 105 | SP 1458 | 4 | 32 | 128 | 77,20 | 78,40 KG |
| 106 - 108 | SP 1459 M | 3 | 20 | 60 | 48,48 | 49,38 KG |
| 109 - 117 | SP 1499 M | 9 | 9 | 81 | 142,20 | 144,90 KG |
| 118 - 122 | SP 1500 | 5 | 16 | 80 | 73,50 | 75,00 KG |
| 123 - 133 | SP 1731 | 11 | 18 | 198 | 242,22 | 245,52 KG |
| 134 - 139 | SP 4041 | 6 | 24 | 144 | 48,72 | 50,52 KG |
| 140 - 144 | SP 430/M | 5 | 42 | 210 | 94,60 | 96,10 KG |
| 145 - 164 | SP 460/M | 20 | 16 | 320 | 202,00 | 208,00 KG |
| 165 - 194 | SP 470/M | 30 | 16 | 480 | 348,00 | 357,00 KG |
| 195 - 204 | SP 597/M | 10 | 42 | 420 | 181,00 | 184,00 KG |
| 205 - 214 | SP 611/M | 10 | 16 | 160 | 113,00 | 116,00 KG |
| 215 - 224 | SP 624 | 10 | 16 | 160 | 137,00 | 140,00 KG |
| 225 - 234 | SP 632/H | 10 | 16 | 160 | 148,00 | 151,00 KG |
| 235 - 256 | SP 679 | 22 | 9 | 198 | 400,40 | 407,00 KG |
| 257 - 286 | SP 680 | 30 | 9 | 270 | 426,00 | 435,00 KG |
| 287 - 306 | SP 7013 | 20 | 12 | 240 | 98,00 | 104,00 KG |
| 307 - 313 | SP 715 | 7 | 20 | 140 | 84,42 | 86,52 KG |
| 314 - 335 | SP 788 | 22 | 9 | 198 | 329,12 | 335,72 KG |
| 336 - 340 | SP 814/M | 5 | 28 | 140 | 124,50 | 126,00 KG |
| 341 - 370 | SP 854/M | 30 | 10 | 300 | 249,00 | 258,00 KG |
| 371 - 385 | SP 909 | 15 | 9 | 135 | 189,00 | 193,50 KG |
| 386 - 392 | SP 924 | 7 | 10 | 70 | 102,90 | 105,00 KG |
| 393 - 400 | SP 932/M | 8 | 10 | 80 | 87,36 | 89,76 KG |
| 401 - 430 | SP 989/M | 30 | 10 | 300 | 316,80 | 325,80 KG |
| 431 - 450 | SP 998/M | 20 | 10 | 200 | 162,00 | 168,00 KG |
| 451 - 455 | SPFC 208/A | 5 | 63 | 315 | 108,50 | 110,00 KG |
| 456 - 460 | SPFC 319 | 5 | 24 | 120 | 46,50 | 48,00 KG |
| 461 - 468 | SPFC 510 | 8 | 24 | 192 | 116,64 | 119,04 KG |
| AIR DRYER CARTRIDGE | | | | | | |
| 469 - 483 | SP 1901 | 15 | 10 | 150 | 481,50 | 486,00 KG |
| AIR FILTER | | | | | | |
| 484 - 503 | IIF 131/132 | 20 | 1 | 20 | 102,00 | 106,00 KG |
| 504 - 533 | HF 195/175 | 30 | 1 | 30 | 205,80 | 211,80 KG |
| 534 - 583 | HF 313/556 | 50 | 1 | 50 | 165,00 | 175,00 KG |
| 584 - 603 | HF 374/375 | 20 | 1 | 20 | 154,00 | 158,00 KG |

 ASAS PAZARLAMA
TİCARET LTD. ŞTİ.
TURKEY



ASAS PAZARLAMA TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ

Nardüzü Mahallesi 185. Sokak No : 41

ARSUZ - HATAY - TÜRKİYE

PACKING / WEIGHTLIST

Date: 15.02.2017

Page: 2 - 2

Malin tanımı : 1242 BOXES (AIR ,AIR DRYER CARTRIDGE ,OIL, FUEL FILTERS)

Description :

Alici firma adı :

For Account of Messrs.

Gönderen :

Shipped by

ALGERIA

Annexe n° 88

FROM : İSKENDERUN / TÜRKİYE TO : BEJAI PORT / ALGERIA / ALGERIA

| Koli No Packing No | Açıklama Description | Koli Box | Koli içi In each Box | Miktar Quantity | Net Ağırlık Net / Weight | Brüt Ağırlık Gross weight |
|-----------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------|
| AIR FILTER | | | | | | |
| 604 - 623 | HF 486/487 | 20 | 1 | 20 | 184,80 | 188,80 KG |
| 624 - 626 | HF 502/1536 | 3 | 12 | 36 | 53,40 | 54,00 KG |
| 627 - 686 | HF 611/612 | 60 | 1 | 60 | 360,00 | 372,00 KG |
| 687 - 706 | HF 622 | 20 | 1 | 20 | 107,20 | 111,20 KG |
| 707 - 726 | HF 686/687 | 20 | 1 | 20 | 148,00 | 152,00 KG |
| 727 - 751 | HF 699/700 | 25 | 1 | 25 | 77,50 | 82,50 KG |
| 752 - 752 | HF3209 | 1 | 36 | 36 | 8,48 | 8,68 KG |
| 753 - 753 | HF3209 | 1 | 34 | 34 | 8,01 | 8,21 KG |
| 754 - 773 | HF5010 | 20 | 6 | 120 | 231,60 | 235,60 KG |
| 774 - 786 | HF5021/22 | 13 | 4 | 52 | 131,82 | 134,42 KG |
| 787 - 798 | HF5031/32 | 12 | 4 | 48 | 58,20 | 60,60 KG |
| 799 - 848 | HF5033/34 | 50 | 1 | 50 | 80,00 | 90,00 KG |
| 849 - 898 | HF5035/36 | 50 | 1 | 50 | 120,00 | 130,00 KG |
| 899 - 948 | HF5049/50 | 50 | 1 | 50 | 252,00 | 262,00 KG |
| 949 - 954 | HF5051/52 | 6 | 9 | 54 | 93,42 | 94,62 KG |
| 955 - 994 | HF5060/5106 | 40 | 1 | 40 | 184,00 | 192,00 KG |
| 995 - 1024 | HF5127 | 30 | 1 | 30 | 109,20 | 115,20 KG |
| 1025 - 1044 | HF5128/5622 | 20 | 1 | 20 | 145,20 | 149,20 KG |
| 1045 - 1074 | HF5137/5138 | 30 | 1 | 30 | 141,00 | 147,00 KG |
| 1075 - 1094 | HF5139/5140 | 20 | 1 | 20 | 58,40 | 62,40 KG |
| 1095 - 1097 | HF5144 | 3 | 16 | 48 | 22,92 | 23,52 KG |
| 1098 - 1137 | HF5177/5178 | 40 | 1 | 40 | 212,00 | 220,00 KG |
| 1138 - 1147 | HF5291/5292 | 10 | 1 | 10 | 41,00 | 43,00 KG |
| 1148 - 1187 | HF5627/28 | 40 | 1 | 40 | 119,20 | 127,20 KG |
| 1188 - 1202 | HF5878/660 | 15 | 1 | 15 | 93,30 | 96,30 KG |
| 1203 - 1242 | HF854 | 40 | 1 | 40 | 276,00 | 284,00 KG |
| GRAND TOTAL | | 1.242 | BOXES | 8.405 PCS 800 SET | 10.356,21 | 10.652,91 KG |

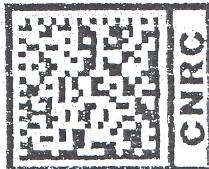
ASAS PAZARLAMA
TİCARET LTD. ŞTİ.
İSKENDERUN / TÜRKİYE

العنوان: الشيف عباس رقم 0804، المذبح في 14 غشت سنة 2004 والتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، للمعدل والتمم.

- عارض نشاطاً أو مهنة مقتنة خارجية للتسجيل في السجل التجاري دون الرخصة أو الإعتماد المطلوبين؛
 - عارض تجارة خارجية عن موضوع السجل التجاري؛
 - لم ينشر البيانات القانونية المنشورة علىهافي المواد 11، 12 و 15 من القانون المذكور أعلاه؛
 - يقلل أو يزور مستخرج السجل التجاري أو الوثائق المرتبطة به؛
 - لم يعدل بيانات مستخرج السجل التجاري؛
 - منعه و كالتلمارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري بسبأه الروح، الأصول والترويع من الدرجة الأولى؛
 - لم يتمتع بالإلتزام بالآدلة و المقصوص عليهافي الفقرة 2 من الملاية 22 من القانون المذكور أعلاه.

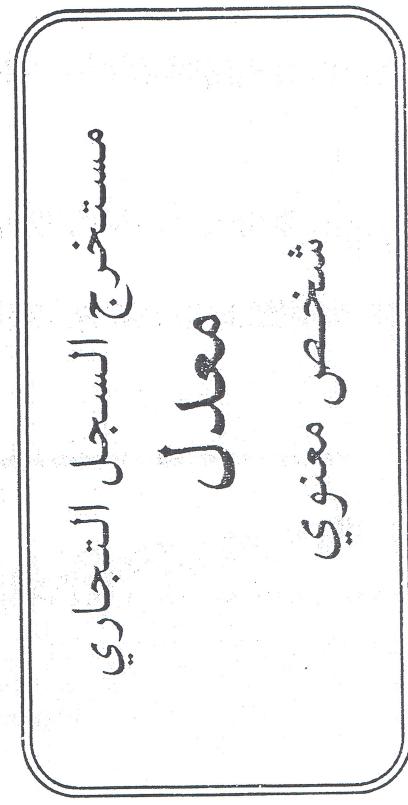
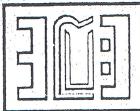
ملاحظات

لـ“يعني السجل في السجل التجاري التاجر من الإجراءات التي تقع على عاتقه خلال ممارسة أنشطته لا سيما



CNRC

المركز الوطني للتسجيل التجاري
وزارة التجارة
C.N.R.C



نامه السجل في السجل التجاري
رقم التسجيل
.....

ANNEXE I (suite)

Bureau des douanes de :

MANDAT DU COMMISSIONNAIRE EN DOUANES

I. - Cadre réservé au mandant

Le soussigné ou la soussignée

..... NIF : (1)

Représenté(e) par (2)

Agissant légalement en qualité de (3) (5)

Ou

Dûment habilité par (4) (5)

A. DONNE POUVOIR AU MANDATAIRE DESIGNÉ AU CADRE II

1. De le (la) représenter auprès de l'administration des douanes, d'accomplir toute formalité intéressant la douane et de signer (5)
 - Toutes déclarations et documents d'accompagnement sous tous régimes douaniers (5)
 - Toutes soumissions garanties et actes cautionnés (5)
 - Tous actes de nature contentieuse (procès-verbal, transaction, soumission, mainlevée) (5)
2. D'utiliser
 - Son crédit d'enlèvement cautionné (5)
 - Ses autres garanties et cautionnements mis en place (5)
3. D'acquitter le montant des seuls droits et taxes afférents aux déclarations et actes visés ci-dessus (5)
4. D'acquitter le montant des droits et taxes et pénalités afférents aux déclarations et actes visés ci-dessus (5)
5. De signer toutes obligations cautionnées souscrites en règlement des droits et taxes, qu'elles qu'en soient la nature et la détermination (5)

B. VALIDITÉ DU MANDAT

Le présent mandat

Mis en place (6)

Annulant et remplaçant celui enregistré le sous le n°
prend effet à la date de son acceptation par le receveur régional des douanes. Il reste valable jusqu'à la réception par le receveur des douanes d'un avis de résiliation adressé par lettre recommandée avec accusé de réception. Cet avis de résiliation deviendra effectif huit (8) jours francs après sa réception par le receveur des douanes.

Le présent mandat est valable dans le ressort du bureau des douanes de (5)

Fait à le

Le mandant

NO

M S C . ALGERIE SARL , Agence de Bejaia

Rue Didouche Mourad N°24 06000 Bejaia 06000, Béjaïa
 N.I.F :000016010297357 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773 NIS: 0 000 1601 02973 57
 Tel : +(213) 034 12 34 21 / 22 / 25 / 27 FAX : +(213) 34123101
 Banque : AGB 032 00107 5074301208 08 Capital: 3 800 000.00 DA

BON A DELIVRER

Annee n°12

Navire: SONDERBORG

Voy: YB710R

Escale: 17/03/2014

B/L: MSCURQ632631

Echange le: 22/03/2017

POLARLabel12

Date d'Arrivée: 14/03/2017

Quai: 22 Poste:

Gros: 466

Destinataire (Client):

Nbr Cntrs: 1

TARE (KG):

Total P.Brut: 10 652,91 KG

Art N°:

Description

81

STC AUTOMOTIVE OIL-FUEL-AIR FILTERS&AIR DRYER CARTRIDGE

Chargé dans 1 Cntr(S)

1242

Colis

Poids Brut(KG): 10652,91

Tare(KG): 4400

MEDU828463/1 40'

Capital Humide BON A DELIVRER
M S C A Sarl
 MARITIME BEJAIA
 DELIVRER

CAISSE

Réservé à la caisse
 Le 22 MARS 2017

SARL MSCA

Département IMPORTEUR
M S C A Sarl
 AGENCE MARITIME BEJAIA
 TAXATION COURAGE

1. ARAVIS 16 2. LAGOUA 3. VILLETT 4. MULATIERE
DE 1000 IMPORTATION DEEL DUEI 0013
IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL

EXEMPLAIRE RETOUR

ENREGISTREMENT

PP 2017-006254 (VAL)

DATE - HEURE 2017-03-22 14:13
CODE - BUREAU



DOUANES ALGERIENNES

FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL

AYS ACHAT VENTE 21 PAYS DEST.DOF 22 RELAT VENTE / ACHAT 23 CODE AJUST
597 CODE 597

DECLARANT N° AGREEMENT LIQ-REP
13

ARTICLE DESIGNATION DES MARCHANDISES
(NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)

101 - Filtres à huile

ITRE AL'HUILE DAF AS1561

ARTICLE DESIGNATION DES MARCHANDISES
(NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)

102 - Filtres à carburant

ITRE A GASOIL ISUZU AS 3517

PIECES JOINTES :

-620-646-648-655-902-

0006254551AIA-PORT

11 TYPE D'OPÉRATION 12 REMBourseMENT 13 CONDUIT 14 NAT.TRANS

REVENTE EN LISTE

16 PRIX TOTAL FACTURE NET (P.T.F.N) 17 MONNAIE AUTRES FRAIS

MONNAIE MONTANT

18 MONNAIE FRETE MONNAIE 19 MONNAIE ASSURANCES MONTANT

180 12000

20 SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N)

21 TAUX DE CHANGE

109.52120

22 VALEUR EN DA 23 DOMICILIATION BANCAIRE

1642260340-06/2017/11/10/00149/LSD

23 CODE MANIFESTE 24 DOCUMENT 25 URGENCE SOMMERE DATE 26 Nbs Total (Colis Déclarés)

M 10171366 15 2017/03/2017 7 742

27 TRANSPORT DE / VERS L'ETRANGER 28 POIDS TOTAL BRUT

NATION MODE IDENTIFICATION

1 SONDERBORG 10652.91

29 TRANSPORT INTERNE IDENTIFICATION

NATION MODE LOCALISATION MODES

30 PAYS PROVOST DEST CODE

31 Poids Net

32 REGIME FISCAL 33 ORIGINE 34 CODE STATISTIQUE 35 Poids Net

597 8421232000 19.32

36 VALEUR EN DA 37 TAR.PREF 38 QUANT.COMPLE

25216.00 NON 60

39 CODES PIECES A JOINDRE

902

40 REGIME FISCAL 41 ORIGINE 42 CODE STATISTIQUE 43 Poids Net

597 8421232000 33.52

44 VALEUR EN DA 45 TAR.PREF 46 QUANT.COMPLE

30853.00 NON 96

47 CODES PIECES A JOINDRE

902

48 LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES AINSIQUES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE

DE N° DECL REGIME DOUANIER PRECEDENT DATE CODE

50 DELAI 51 TAUXSUPP 52 MONNAIE PLUS-VALUE MONTANT

MARQUE GENRE INDICATIONS VÉHICULES PARTICULIÈRES ARRIÈRE

53 MONTANT CAUTION : 54 MONTANT REMISE :

55 CODE TAXE 56 QUOTITE 57 ASSIETTE 58 MONTANT 59 CODE TAXE 60 QUOTITE 61 ASSIETTE 62 MONTANT

D 30.00 25216.00 7564.80 D.E 30.00 39553.00 11955.90

V.A. 19.00 32780.80 6228.35 T.V.A 19.00 51808.90 9843.69

63 MODE DE PAIEMENT 64 TRANSIT / SCELLEMENTS APPOSES 65 AUTORISE PAR :

COMPTANT CONSIGN ERGAL PAYVER N° CREDIT NOMBRE MARQUES N° :

X V.A. D U.S. P.S.

1.586.425.00 1.926.832.00 105.00 200.00

DATE (LIMITE)

66 DULFORT DULDEST

67 QUITTANCE CONSIGNATION

N° : DU :

68 QUITTANCE DROIT ET AXES

N° : DU :

69 QUITTANCE PENALITES

N° : DU :

70 DATE :

SIGNATURE DU GARDON

A. Je scoussigné , sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises décrites dans cette déclaration .

La Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

Le Déclarant

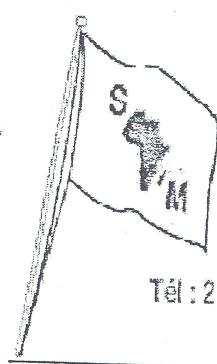
Le Déclarant

Annexe n° 4

| | | | |
|--|---|-----------------------------------|--|
| DOUANE ALGERIENNE | | AUTORISÉ PAR : | |
| BON A ENLEVER | | DENNI ABDELHAK (CIRCUIT ROUGE) | |
| LES MARCHANDISES DESIGNÉES CI-DESSOUS | | | |
| CODE DU MARCHÉ | BUREAU LIBELLE SOCIÉTÉ AL-PIKRI | REGIME TICCI | ENREGISTREMENT DECLARATION N° DECLARATION 2017-03-27 000354 |
| DATE EMISSION 2017-03-27 09:26 | DATE DECLARATION 2017-03-27 14:15 | | |
| IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL | | | |
| DECLARANT | | | |
| LIGNE | NOMBRE DE COLIS | MANIFESTE | |
| 12100 | 1242 COLIS SIG AUTOMATIQUE AIR FILTRÉ | ANNEE 2017 | TYPE Aé |
| NATURE MARQUE DES COLIS | | DESIGNATION DES MARCHANDISES | |
| 1242 COLIS SIG AUTOMATIQUE AIR FILTRÉ | | AIR FILTERS | |
| NUMERO DE REFERENCE : MSCURQ63763 OBSERVATIONS | | | |
| LIQUIDATION MAGASINAGE : BEJAIA PORT | | | |
| QUITTANCE NUMERO : 2017/004664 PAIXMAN IMMEDIATE | | | |

753 du : 18/04/2017

Annexe n° 15



MANA'A
شركة العبور المزدوجة الإفريقية
"S.T.M. AFRIQUE"
(SOCIÉTÉ DE TRANSIT MIXTES AFRIQUE)

AGENCY OF BEJAIA / AGENCE DE BEJAIA
Rampé du port B1 B 23 Appt 3 BP 484 RP BEJAIA 06000
Tél : 213 34 202 268 Fax : 213 34 202 269 RC N°: 92 B 31027 IF 099316029599303 01
e-mail : stma@wissal.dz

FORWARDING
CUSTOM
AGENTS

BEJAIA LE 16/04/2017

A MONSIEUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL DES BRIGADES
DES DOUANES DE BEJAIA

Objet : AUTORISATION DE DEPOTAGE A QUAI

Nous avons l'honneur de solliciter votre haute bienveillance de bien vouloir nous autoriser l'opération de dépôtage des marchandises :

CLIENT :

NATURE DU PRODUIT : APPAREILS (NEUFS) DE CINÉMATOGRAPHIE

NUMERO DU CONTENEUR : XXXX525606/5

D10 N° : 6515 du 09/04/2017 + 6521 du 09/04/2017

DATE DE DEPOTAGE : 17/04/2017

Horaire de travail « dépôtage » de 07h00 à 17h00

Grade et nombre d'agent des douanes

Autorisation du service des douanes

est accordée sous contrôle de la gde
l'commerce, en présence obligatoire
d'un agent et son représentant d'un BAE
équivalente "deux".

Signature 17-04-17.

LIPB. #15

Y. Cherga

STMAFRIQUE

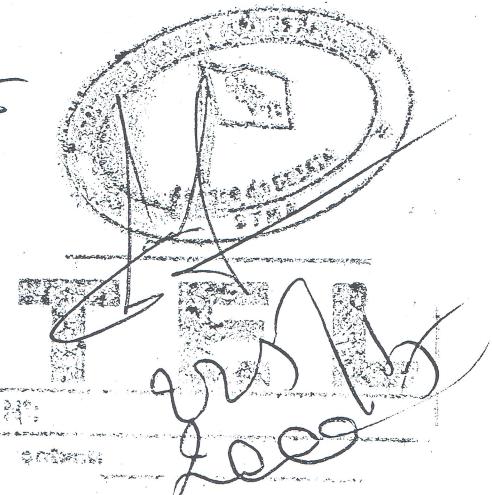


TABLE DES MATIERES

Table des matières

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des illustrations et tableaux

| | |
|---|-----------|
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre 01 : L'évolution du commerce international et Le transport maritime | 4 |
| Introduction | 4 |
| Section 01 : Rétrospective historique du commerce international | 4 |
| 1.1. L'échange avant 18 ^{iéme} siècle | 4 |
| 1.2. L'échange après 18 ^{iéme} siècle | 5 |
| 1.3. Evolution récent des échanges | 6 |
| 1.4. La libération des échanges mondiaux | 6 |
| 1.4.1. Une longue ère de protectionnisme | 6 |
| 1.4.2. La naissance du GATT | 7 |
| 1.4.3. Le passage à l'OMC | 7 |
| 1.5. Libéralisation du commerce extérieur en Algérie | 8 |
| 1.6. Les accords internationaux de l'Algérie | 10 |
| 1.6.1. L'accord d'association avec l'union européenne : | 10 |
| 1.6.2. L'accord d'association avec la grande zone arabe (GZALE) | 11 |
| Section 02 : Impact du Transport Maritime sur le commerce international | 11 |
| 2.1. Présentation générale | 11 |
| 2.2. Évolution du Transport Maritime | 13 |
| 2.2.1. Evolution par Produit..... | 13 |
| 2.2.2. Evolution par Océan | 14 |
| 2.2.3. Evolution par Continent | 14 |
| 2.3. Les atouts de la voie maritime | 15 |
| 2.3.1. La massification du transport | 15 |
| 2.3.2. Le moindre coût | 16 |
| 2.3.3. Autres avantages | 16 |
| Section 03 : Les principaux intervenants dans le transport maritime | 16 |
| 3.1. Le transitaire | 16 |
| 3.2. Le consignataire | 17 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2.1. Le consignataire de navire | 17 |
| 3.2.2. Consignataire de la marchandise | 18 |
| 3.3. Manutentionnaire (ou acconier) | 18 |
| 3.4. Courtier maritime | 18 |
| 3.4.1. Le courtier -interprète | 19 |
| 3.4.2. Le courtier de vente et d'affrètement des navires | 19 |
| 3.5. La douane..... | 19 |
| 3.6. Le transporteur | 20 |
| 3.7. Le chargeur | 20 |
| 3.8. L'assureur | 20 |
| 3.9. Le commissaire d'avarie | 21 |
| Conclusion..... | 21 |
| Chapitre 2 : présentation du transitaire dans le commerce international | 22 |
| Introduction | 22 |
| Section01 : Les droits et les diligences du transitaire | 22 |
| 1.1. Les obligations générales du transitaire tirées du mandat | 22 |
| 1.1.1. Les obligations du mandataire | 22 |
| 1.1.2. Les obligations du mandant | 24 |
| 1.1.3. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit | 24 |
| 1.2. Les droits du transitaire | 25 |
| 1.2.1. Droit de facturation | 25 |
| 1.2.2. Droit de rémunération | 26 |
| 1.2.3. Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire | 26 |
| Section 02 : les professions assimilées au transitaire | 27 |
| 2.1 Les fonctions du transitaire | 27 |
| 2.1.1 Le consignataire de la cargaison. | 27 |
| 2.1.2 Le transitaire en tant que commissionnaire de transport. | 28 |
| 2.1.3 Le transitaire en tant que commissionnaire en douane. | 29 |
| 2.1.4 Le transitaire en tant qu'agent de manutention | 30 |
| 2.2 Les activités du transitaire : | 31 |
| 2.2.1 Activités « matière grise » | 31 |
| 2.2.2 Activités physiques à l'exportation et à l'importation | 31 |
| 2.2.3 Activités administratives | 31 |

| | |
|---|-----------|
| 2.2.4 Activités financières | 31 |
| 2.3 Les rôles du transitaire | 31 |
| 2.3.1 Fonction spécifique du transitaire : assurer la rupture de charge : | 32 |
| 2.3.2 Rôle principal du transitaire : effectuer les opérations juridiques intermédiaires .. | 33 |
| 2.3.3 Rôle accessoire du transitaire : Agir physiquement sur la marchandise | 33 |
| 2.4 Le transitaire et ses différentes responsabilités | 34 |
| 2.4.1 Responsabilité du transitaire a l'égard de son mandant | 34 |
| 2.4.1.1 Dans le cadre du mandat | 34 |
| 2.4.1.2 Dans le cadre de ses autres missions | 34 |
| 2.4.2 Responsabilité du transitaire a l'égard des tiers | 36 |
| 2.4.2.1. Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers | 36 |
| 2.4.2.2 Vis-à-vis de l'administration | 37 |
| Section 03 : les enjeux du transit | 38 |
| 3.1 Système de transit efficace | 38 |
| 3.2 Partage d'informations efficace | 39 |
| 3.3 Système de garantie | 39 |
| 3.4. Simplification des formalités de douane | 40 |
| 3.5. Gestion des risques | 40 |
| 3.6 Scellements douaniers et autres mesures de sécurité | 40 |
| 3.7 Infrastructure frontalière | 41 |
| 3.8 Gestion coordonnée des frontières | 41 |
| 3.9 Mesure des performances | 41 |
| Conclusion | 42 |
| Chapitre 3 : Etude de la procédure de dédouanement a l'importation | 43 |
| Introduction | 43 |
| Section 01 : les régimes douaniers économiques | 43 |
| 1.1. Les règles de fonctionnement des régimes douaniers économiques | 43 |
| 1.1.1. Organisation | 43 |
| 1.1.2. Schéma directeur | 43 |
| 1.1.3. Motif de placement sous régime douanier économique | 44 |
| 1.2. les régimes douaniers économiques comprennent | 44 |
| 1.2.1. Transit douanier | 44 |
| 1.2.2. Entrepôt des Douanes | 45 |

| | |
|--|-----------|
| 1.2.3. Usine exercée | 47 |
| 1.2.4. Admission temporaire | 48 |
| 1.2.5. Réapprovisionnement en franchise | 48 |
| 1.2.6. Exportation temporaire | 48 |
| Section 02 : l'opération de dédouanement des marchandises | 49 |
| 2.1. La déclaration des marchandises | 49 |
| 2.1.1. La conduite et la mise en douane | 49 |
| 2.1.2. L'établissement et la vérification de la déclaration en détail | 49 |
| 2.1.2.1. L'établissement de la déclaration en détail | 50 |
| 2.1.2.2. Le contrôle et la vérification de la déclaration | 51 |
| 2.2. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes | 51 |
| Section 03 : étude de cas pratique sur la procédure de dédouanement a l'importation | 52 |
| 3.1. L'organigramme du transit STMA | 52 |
| 3.2. Présentation de l'agence transit STMA « Société Transit Mixte Afrique » | 53 |
| 3.3. Les étapes de la procédure de dédouanement | 54 |
| 3.4. Les droits et taxes selon leur régime | 61 |
| Conclusion | 62 |
| Conclusion générale | 63 |
| Bibliographie | |

Annexes

Résumé

Le développement du commerce international et l'accroissement du volume des échanges internationaux ont fait que les opérations économiques font appel, la plupart du temps, aux intermédiaires appelés "transitaires" qui effectuent les formalités administratives et réglementaires, et s'assurent que les marchandises faisant l'objet d'essayer de comprendre la place et le rôle du transitaire dans les échanges internationaux, et de comprendre le processus de dédouanement des marchandises au sein d'une agence de transit, et cela en menant une étude méthodologique documentaire et une étude sur un cas pratique de l'agence de transit STMAfrique.

Mot clés : commerce international, transitaire, procédure de document, la douane, régime douanier économique.

Summary

The international development of the foreign trade and the increase of the volume of trade made that the economic operators appeal most of the time to the intermediaries called "forwarders" which makes the administrative and statutory formalities, and makes sure that place of destination. This search has for objective to try to understand the place and the role of the forwarder in the international exchanges, and to understand the process of customs clearance of the goods within an agency of transit, and it by leading a documentary methodological study and a study and on a practical case of the agency of transit STMAfric.

Key words: External trade, Forwarding agent, customs clearance procedure, customs, diets customs officer.

ملخص

تنمية التجارة الخارجية و زيادة حجم التجارة جعلت أن المتعاملين الاقتصاديين يعتمدون في غالب الأحيان على وسيط جمركي يسمى "وكيل الشحن" التي تنفذ الإجراءات الإدارية و التنظيمية ، و يضمن تدفق السلع في التجارة الدولية بين نقطة المنشأ و نقطة الوجه. يهدف إلى محاولة فهم مكانة و دور وكيل الشحن في التجارة الخارجية ، و فهم عملية تخليص البضائع داخل وكالة العبور ، و ذلك بإجراء دراسات تطبيقية على مستوى وكالة النقل STMAfrique.

الكلمات الرئيسية : التجارة الخارجية ، وكيل الشحن ، الإجراءات الجمركية ، الجمارك.