

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur Et de la recherche Scientifique
Université Abderrahmane Mira de Béjaïa.
Faculté 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

***LE Rôle du commissionnaire dans les échanges
Commerciaux internationaux
Cas : Transit FILTRANS Bejaia***

Présenté par :

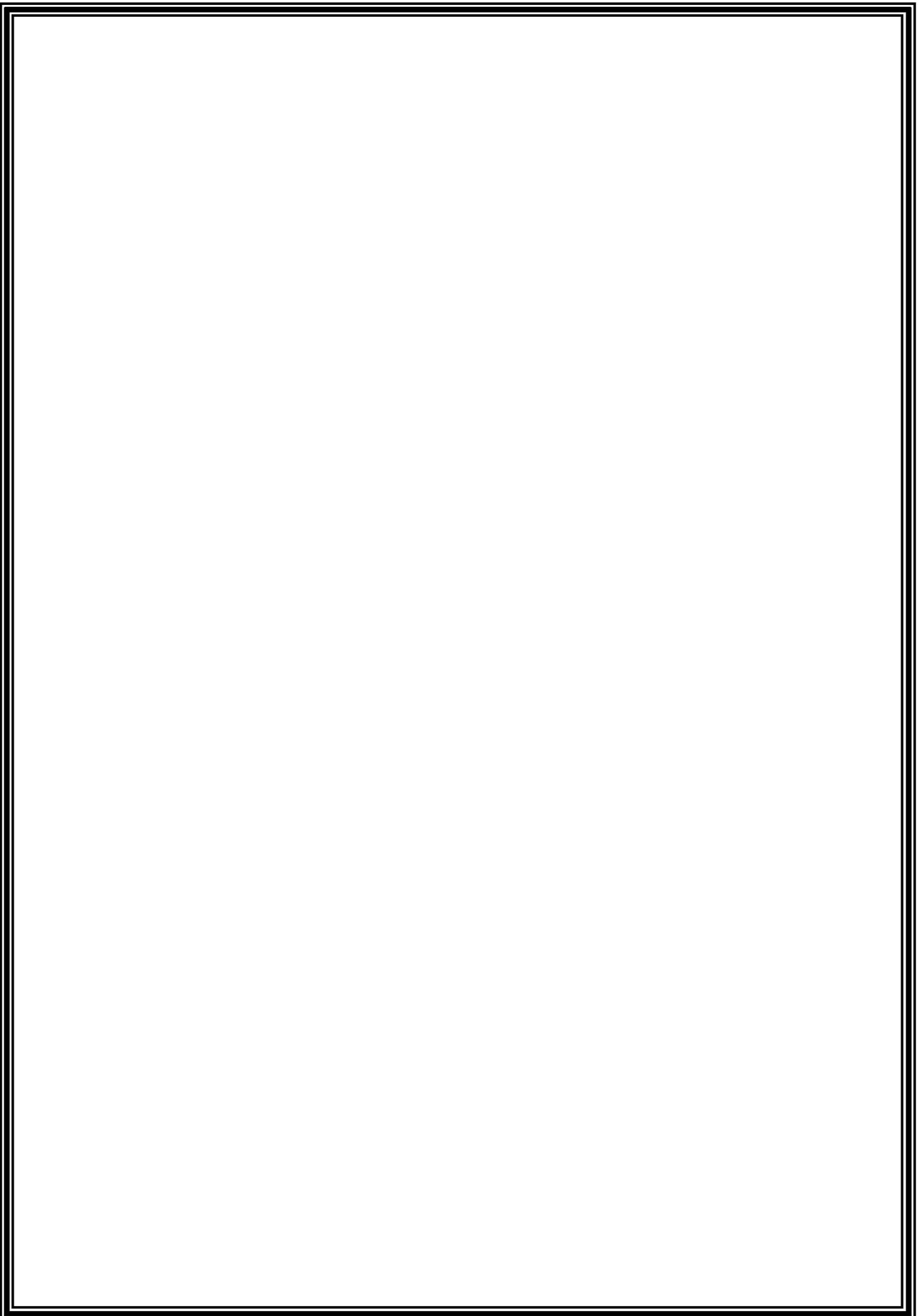
-BENDALI Makekylia.

-BOUCHERGUINE Siham.

Encadreur :

Mr. TOUAHRI

Promotion : 2020/2021



Remerciements

Nous remercions dieu, Le tout puissant de nous avoir accordé Volante et encouragé pour accomplir ce travail.

Nous avons aussi le plaisir de remercier vivement notre encadreur **M Touahri . A** qui a accepté de nous encadrer on le remercier pour son grand soutien pour la préparation de ce travail. Pour ses conseils ses pertinentes remarques et ses orientations.

Nos sincères congratulations à nos chers parents qui ont toujours Veillés sur nous et sur tout en nous auréolant de leurs bénédictions et leurs prières.

Un égard très particulier à l'encontre de l'agence de transit « **FILTRANS** », à son personnel, qui nous ont offerts l'opportunité et L'amabilité de réaliser notre stage pratique.

Enfin Ce travail de recherche n'aurait pu obtenir sans la contribution de nombreuses personnes ayant donnée leur aide. C'est l'occasion de les remercier pour leurs précieux conseils qui ont enrichi ce travail.

DEDICACES

JE Dédie ce travail à :

- ♥ **A Mon très cher père, pour ses encouragements et son soutiens, ce lui qui est Toujours sacrifie pour me voir réussir que rien m'entrave mes études puisse dieu vous accorde meilleure santé.**
- ♥ **A Ma très chère mère, source de ma vie, qui me donne toujours l'espoir de vivre et qui n'as jamais cesse de prier pour moi, qu'Allah vous protège.**
- ♥ **A Mon futur homme IDIR grâce a ton aide et ta patience avec moi que ce travail a pu voir le jour je remercie le bon dieu qui a croisé nos chemins.**
- ♥ **A Mes très Cher frères TAHAR et Mon petit PHILIP et adorable petite sœur LIDIA, je souhaite que dieu vous protèges et illumine vos chemins de réussites.**
- ♥ **A tous mes amis qui mont toujours encourage, sans oublier ma chère binôme SIHAM sa patience et sa compréhension tout au long de ce projet je te souhaite plus de succès.**

MAKI



Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

Ceux qui m'ont aidé et m'ont offert cette occasion :

- ❖ *Mes très chers parents qui m'ont toujours soutenue dans les moments difficiles et m'ont guidé avec leurs conseils.*
- ❖ *Mes chers frères et leurs femmes, ma petite sœur AIDA et sans oublier mes petits poussins MAISSA, AYA et ISHAK, je souhaite que dieu les protèges et illumine leur chemins de réussites*
- ❖ *Ma grande mère paternelle que dieu L'accueille dans son vaste paradis.*
- ❖ *Ma grande mère maternelle que je souhaite longue vie*
- ❖ *Ma binôme Makekylia et sa chère famille*
- ❖ *Toute ma famille maternelle et paternelle.*
- ❖ *Mes amis qui comptent vraiment pour moi surtout salima et Nawal.*
- ❖ *A tout ceux qui m'ont aidée de près et de loin pendant toute la durée de mon parcours éducatif*

SIHAM



➤ Liste des Tableaux

Tableau N° - 1 Les exportations mondiales de marchandises, par région et certaines économies.....	9
Tableau N° - 2 Les importations mondiales de marchandises, par région et certaines économies.....	11

➤ Liste des Figure

Figure N°- 1 L'évolution des exportations de marchandises en volume dans le monde.....	10
Figure N°-2 les exportations de marchandise en valeur, dans certaines régions.....	10
FigureN°--3 L'évolution des importations de marchandises en volume dans le monde.....	12
Figure N°-4 Les importations de marchandises en valeur, dans certaines régions.....	13
Figure N°- 5 Le rôle de la logistique.....	64

➤ Liste des Schéma

SchémaN°-1 : déroulement d'une remise documentaire.....	25
Schéma N°- 2 : degré de sécurité de chaque type du crédit documentaire.....	26
Schéma N°- 3 : le crédit documentaire révocable.....	26
Schéma N°-4 : le crédit documentaire irrévocable	27
Schéma N°-5 : le crédit documentaire irrévocable confirmé	27
Schéma N°-6 : Déroulement du crédit documentaire	29
SchémaN°-07 : la composition de la direction générale des douanes algérienne	33
Schéma N°-08 : présentation de structure de stage.....	73
Schéma N°-09 : Enlèvement de la marchandise.....	78
Schéma N°-10 : Acheminement des marchandises en douane.....	79

Liste des Abréviations

- **BM** : La Banque Mondiale.
- **BIRD** : la banque internationale pour la reconstruction et le développement.
- **CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.
- **CCI** : Chambre du Commerce Internationale.
- **CE** : Commerce Extérieur.
- **CNUDCI** : Commission des Nations Unies sur le Commerce International.
- **ECOSOC** : conseil économique et sociale.
- **FMI** : Fond Monétaire International.
- **FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilé
- **FILTRANS** : International transit transport.
- **GATMA** : Groupe algérien de transport maritime.
- **GATT**: General Agreement on Tariffs and Trade.
- **GEMA** : société général maritime.
- **IPS** : Inspection principale à la section.
- **L'OMC** : Organisation Mondiale du Commerce.
- **OMD** : Organisation Mondiale des Douanes.
- **OMC** : Organisation Mondiale du Commerce.
- **SIGAD** : Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes.
- **SYDONIA** : système douanier automatisé
- **UE** : Union Européenne.
- **TVA** : Taux de la valeur ajouté
- **ZALE** : Zone Arabe de Libre Echange.

SOMMAIRE

Introduction générale	01
Chapitre I : le commerce international	
Section 01 : L'évolution et structure du Commerce International.....	05
Section 02 : Les Institutions du Commerce International	13
Section 03 : Commerce Extérieur en Algérie.....	17
Section 04 : Les techniques de paiement à l'international	23
Chapitre II : les Formalités de dédouanement	
Section 01 : Généralités sur la douane	33
Section 02 : La procédure de dédouanement des marchandises en Algérie.....	37
Section 03 : Le dédouanement de la marchandise	43
Section 04 : Les régimes douaniers économiques	47
Chapitre III : le champ d'activité de transit	
Section 01 : Le concept de transit	45
Section 02 : les enjeux du transit.....	52
Section 03 : la logistique internationale.....	55
Chapitre IV : le champ d'activité du transit le cas d'étude FILTRANS	
Section 01 : présentation de l'établissement d'accueil	68
Section 02 : Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à L'importation par voie maritime	74
Section 03 : les obstacles liés au transit.....	80
CONCLUSION GENERALE	84

INTRODUCTION GENERALE

La mondialisation croissante de l'économie a permis au transport international des marchandises de se développer et d'avoir une place importante dans le commerce international, ainsi les entreprises désireuses d'exporter ou d'importer des marchandises, ont tout intérêt à confier le transport à un partenaire externe tel qu'un organisme de transit, qui organisera les prestations de logistique.

Le développement du commerce mondial s'est accompagné de nombreux problèmes logistiques qui concernent le transport, son organisation, l'assurance des marchandises transportées, le financement bancaire des opérations d'importations et d'exportations.

La distance entre l'acheteur et le vendeur est une contrainte majeure dans l'expédition d'une marchandise, pour çà l'achat et/ou la vente de marchandise à l'étranger implique une organisation du transport et de nombreux documents à compléter, et nécessite des connaissances approfondies en commerce et en transport international.

Dans le langage courant, le transit est défini comme étant « le passage de marchandises, 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 ».

Le commissionnaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Si un chargeur, situé à l'étranger, expédie des marchandises à destination de l'Algérie 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 qu'il charge de le remplacer. Cet intermédiaire c'est le commissionnaire.

A l'origine le commissionnaire désignait un prestataire de service ayant un savoir-faire dans les opérations courantes de transit, c'est avant tout un agréé en douane qui bénéficie d'un crédit d'enlèvement, c'est-à-dire la possibilité d'enlever les marchandises avant le règlement de droit de taxe à l'importation moyennant une caution bancaire.

Bénéficiant de statut de déclarant, le commissionnaire se situe au clivage des opérations de transport international de marchandise, c'est-à-dire autour des ports, aéroports et centres routiers, donc les moyens de transport utilisé par le transitaire sont majoritairement,

Le transport maritime et terrestre, l'avion n'est utilisé que pour les marchandises de grande valeur et fragiles.

Les entreprises de dimension réduite rechercheront en priorité des coûts acceptables. Elles recouvrent au rapport qualité-prix. La rapidité, la sécurité et la qualité de service seront privilégiées pour les marchandises à haute valeur ajoutée, même si le coût de service est plus élevé.

Mais les opérateurs auront intérêt à se tenir au courant de nouveaux produits constamment mis au point par les commissionnaires au niveau de leurs nouvelles techniques pour améliorer leur rapidité, pour respecter les délais garantis depuis la fourniture de « package de distribution » jusqu'aux expéditions domicile-domicile.

Après avoir parlé du choix du commissionnaire, il est intéressant de savoir comment les importateurs savent s'ils ont choisi les bons opérateurs de transit, c'est-à-dire offrant de bonnes qualités de service.

Quelques repères permettent de vérifier si le service est bon ou médiocre. On prendra quelques exemples à cet effet ; si un service de douane fonctionne correctement, il dédouane rapidement et obtient rapidement les documents visés par la douane.

Un service camionnage efficace enlève ou livre les marchandises le jour dit et à l'heure dite. Le client peut se fier à lui.

Les retards de livraison et de perte de documents, incidents et contentieux douaniers représentent, par contre, de mauvaises qualités de services. C'est de même le cas lorsque la marchandise a manqué d'être embarquée sur un navire, suite à un retard du commissionnaire.

Aujourd'hui les fonctions du commissionnaire sont très difficiles à délimiter, puisqu'elles regroupent un très large spectre. Dans ce cadre, l'objectif de notre travail consiste à répondre la problématique suivante « **Quel est le rôle que joue par le commissionnaire dans les échanges commerciaux internationaux de marchandise ?** ». À cet effet de nombreuses questions méritent réflexions à savoir :

- C'est quoi le transit ?
- Quels sont les procédures du dédouanement des marchandises ?
- Quel est le rôle du commissionnaire dans le commerce international ?

A partir de la problématique posée, on a formulé les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 01** : Le commissionnaire coordonne plusieurs opérations connexes et de transports.
- **Hypothèse 02** : Plusieurs étapes sont nécessaires pour réussir une opération de dédouanement.

Pour une présentation claire de notre travail nous allons adopter une démarche méthodologique double approche, théorique et pratique. Pour cela, notre travail est réparti en quatre chapitres :

Dans le premier chapitre, qui constitue quatre sections, nous essayerons d'expliquer l'évolution et structure du commerce international, les institutions du commerce international et le commerce extérieur en Algérie, et quatrièmement les techniques de paiement à l'international.

Ensuite, dans le deuxième chapitre qui est consacrée aux formalités de dédouanement, nous essayerons de parler premièrement, sur les généralités sur la douane ; deuxièmement la procédure de dédouanement des marchandises en Algérie, et troisièmement le le dédouanement de la marchandise et quatrièmement les régimes douanier économique.

Après dans le troisième chapitre, on parlera sur le champ d'activité du transit qui se constitue des régimes douanier économiques, les enjeux du transit, et troisièmement la logistique internationale

Enfin nous terminerons par un cas pratique sur l'établissement d'accueil FILTRANS qui illustrera le processus fonctionnel du transit.

CHAPITRE I

Introduction :

Le commerce international est défini comme l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandise entre les pays. Ces opérations trouvent leurs origines dans l'antique, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale, du fait de l'accroissement de la population et donc de la consommation et du développement des techniques de production et de financement. C'est à partir de 1990 que le commerce international a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

Le commerce international varie en fonction des pays, certains pays n'exportent pas pour élargir leurs marchés intérieurs mais juste pour aider certains secteurs tel que les secteurs industriels. D'autres sont largement dépendants des échanges internationaux pour l'approvisionnement en biens destinés à la consommation immédiate ou leurs revenus en devise. L'importance du commerce international dans la croissance a largement été soulignée ces dernières années par certaines organisations internationales comme le rapport sur le commerce mondial de l'OMC, ainsi des conférences des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Ces derniers ont souvent dénoncé l'inégalité des termes de l'échange, c'est-à-dire le fait que leurs échanges avec le reste du monde soient, le plus souvent, déficitaires.

Ainsi à travers ce chapitre nous allons essayer de retracer quatre sections, nous essayerons d'expliquer l'évolution et structure du commerce international, les institutions du commerce international et le commerce extérieur en Algérie, et quatrièmement les techniques de paiement à l'international.

I.1 L'évolution et structure du Commerce International

Le développement qu'a connu le monde dans le domaine du commerce international est dû à plusieurs facteurs. Les plus importants d'entre eux sont la révolution industrielle, précédé par la révolution agricole et la modernisation des moyens de transport auxquels s'ajoute la stabilité monétaire (Etalon-Or).

Ainsi à travers cette section nous allons essayer de retracer l'évolution, la structure de commerce international¹.

I.1.1 L'évolution du commerce international

Le processus de l'évolution du commerce international depuis sa naissance jusqu' 'à nos jours peut se présenter en trois grandes tapes d'avant 1945, l'étape entre 1945 et 1990 et enfin l'étape d'après 1990. Cette répartition est effectuée à la base des changements ayant sensiblement affecté les échanges, à savoir la mise en place d'un nouveau système monétaire international (les accords de Brettonwoods de 1944) et la déréglementation financière ayant débutée dans les années 1970-1980 mais vulgarisée dans les années 1990

I.1.1.1 Le commerce international avant 1945

Le processus de l'évolution du commerce international depuis sa naissance jusqu' 'à nos jours peut se présenter en trois grandes étapes d'avant 1945, l'étape entre 1945 et 1990 et enfin l'étape d'après 1990. Cette répartition est effectuée à la base des changements ayant sensiblement affecté les échanges, à savoir la mise en place d'un nouveau système monétaire international (les accords de Brettonwoods de 1944) et la déréglementation financière ayant débutée dans les années 1970-1980 mais vulgarisée dans les années 1990.

Le début de cette période 1913-1945 est marqué par la spécialisation des pays européens dans la production et l'exportation des produits manufacturés et l'importation des matières premières des autres régions du monde comme l'Afrique.

Les échanges internationaux augmentent plus rapidement que la production mondiale impliquant une interdépendance croissante des nations. Les premiers pays commerçant, à

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

développer leur commerce extérieur étaient la Grande Bretagne puis la France et suivirent d'autre. Toutefois, cette période est marquée par des troubles politiques, sociaux et économiques, notamment les deux guerres mondiales (entre 1914-1918 puis entre 1939-1945) et la crise économique (1921-1929)¹.

I.1.1.2. La période 1945-1990

Cette période se caractérise par un commerce hiérarchique après la seconde guerre mondiale, marqué par la naissance d'une nouvelle puissance (Etats-Unis) et le recul de l'Europe.

En effet, l'essentiel du commerce mondial s'effectue au sein du monde industriel « 70% du commerce total ». Les pays en voie de développement, en réalisent un peu plus d'un quart (27%) et les pays en transition seulement (3%). La majeure partie de ces échanges est réalisée à l'intérieur de la « triade » : les quatre cinquièmes des échanges internationaux ont pour origine et/ou pour destination l'un des trois pôles².

En outre, les pays du « Nord » commercent surtout entre eux : les trois quarts de leurs exportations sont destinés à d'autres pays du « Nord » tandis que l'intégration commerciale est faible pour les pays du « Sud » qui commercent principalement avec le « Nord ».

Le commerce « Nord-Nord » constitue donc le moyen lourd du commerce mondial jusqu'à 1970, l'essor du commerce international des pays industriels a été plus rapide que celui des pays développés. Il en a résulté alors une tendance à la marginalisation des pays du tiers monde dont la part dans le commerce mondial a régulièrement baissée (27% en 1952. 17,5% en 1970)³.

Pendant la décennie 70, les deux chocs pétroliers ont provoqué un retournement qui a permis aux pays développés de retrouver en 1980 leur position de 1952. En revanche les années 80 ont marqué une nouvelle régression avec le choc pétrolier et la chute des prix de la plus part des matières premières.

¹ Michel RAINELLI, Ibid,p11

² MUCCHIELLI.J.L. « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005.

³ Fédération internationale de l'association de transitaire et assimilé, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2021.

I.1.1.3. La période 1990 à nos jours

Le début des années 90 semble montrer à nouveau un déplacement du centre d'impulsion du commerce international vers les pays du sud, les exportations des pays en voie de développement ont crû en volume de plus de 9,5% à partir de la fin de 90. Cette période est marquée par l'instauration des institutions internationales¹.

Tout d'abord, le commerce mondial augmente fortement en 1994 (+11%) après plusieurs années de relative stagnation. La hausse s'explique essentiellement par une reprise économique en Europe après une année 1993 particulièrement mauvaise.

Cette hausse amorce une période de cinq années (1994-1998) durant lesquelles les échanges internationaux vont fortement augmenter (+7%/an en moyenne), notamment grâce à la baisse des coûts de communication et de transports, ainsi qu'à la libéralisation des échanges commerciaux dans le cadre de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) qui a été créé en 1995. A cela il convient d'ajouter l'amplification du phénomène de délocalisations menées par les multinationales issues des pays industrialisés vers les pays émergents, ainsi que la multiplication des projets de fusion et acquisitions entre les deux rives de l'Atlantique.

En 1998, la crise des pays émergents (notamment asiatiques) entraîne une rupture de la dynamique des échanges. En effet, la sortie des capitaux (entre autres) de ces pays va les plonger dans une violente récession. Plusieurs pays émergents vont alors faire évoluer leur stratégie économique pour devenir mercantilistes et ainsi accumuler des devises et pouvoir faire face à ce type de situation.

Ensuite, en 2000 et 2001, interviennent respectivement la crise de la bulle internet et l'intégration de la Chine au sein de l'OMC, ce qui marque le début d'une nouvelle ère du commerce international. En effet, dans le même temps, les pays émergents développent leur stratégie basée notamment sur le faible coût de leur main d'œuvre pour attirer les multinationales afin qu'elles produisent dans leurs pays pour ensuite réexporter tout ou partie de cette production dans les pays industrialisés (Europe et États-Unis en tête). Dès lors, les chaînes de valeur (ensemble des étapes nécessaires à la fabrication d'un produit) s'allongent, se fragmentent et se complexifient, nécessitant ainsi l'intervention de plusieurs intermédiaires et la multiplication des échanges entre les pays car les composants d'un même produit passent plusieurs fois les frontières. Au niveau comptable, ce phénomène accroît les chiffres du

¹ Michel RAINELLI, *Ibid.*, P 13-18.

commerce extérieur qui augmente de près de +70% entre 2000 et 2007. La crise de 2008-2009 vient alors stopper net cette dynamique avec un effondrement brutal du commerce international¹.

I.1.1.4. Evolution récente du commerce mondial

La croissance du commerce mondial est tombée à 2% en 2012, contre 5,2% en 2011 et est restée atone pendant les premiers mois de 2013 le ralentissement économique en Europe pesant sur la demande mondiale d'importation, la brusque décélération des échanges en 2012 était due principalement à la faible croissance des pays développés et à la persistance d'incertitudes quant à l'avenir de l'euro. Le commerce mondial est connaît encore des fortes turbulences en 2019 et en 2020 après une croissance plus faible qu'escompté en 2018, du fait de la montée des tensions commerciales et d'un accroissement de l'incertitude économique, selon les économistes de LOMC la croissance de volume des échanges de marchandises devrait tomber à 2,6% en 2019, contre 3% en 2020 à condition cependant que les tensions commerciales s'apaisent.

I.1.2. La structure du commerce international

L'interdépendance des différentes économies tant vers une progression intense eu point ou la conjoncture d'un pays est devenue de plus en plus influencés par celle des autres pays. L'évolution du commerce international se traduit par l'évolution des échanges commerciaux à savoir les importations et les exportations.

Les tableaux si -après résumant les échanges internationaux exportations et importations

¹ OMC, Rapport sur le commerce mondial, 2013, site web : <https://www.bsi-economics.org>, date de consultation : 24-03-2021.

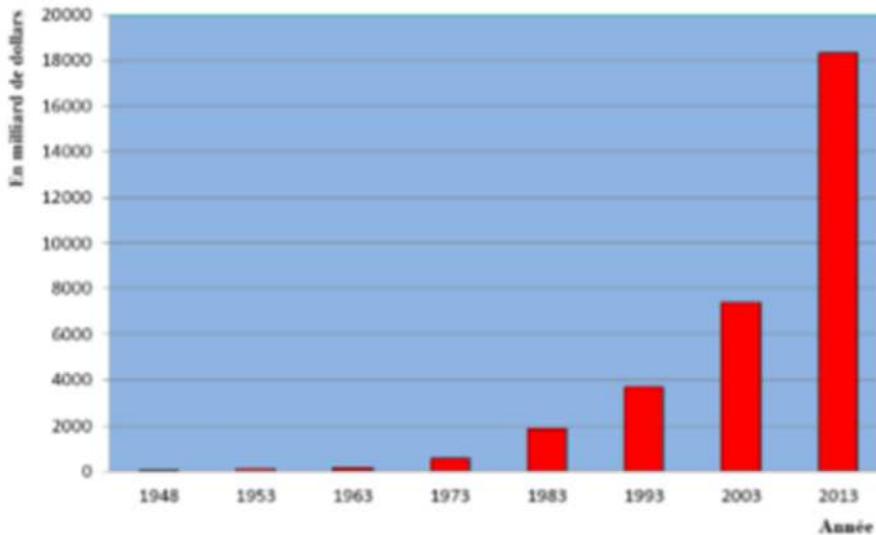
Tableau N° - 1 - Les exportations mondiales de marchandises, par région et certaines économies :

Régions Périodes	1948	1953	1963	1973	1983	1993	2003	2013
Volume (en milliers de dollars)								
Monde	59	84	157	579	1838	3677	7380	18301
Valeur (en pourcentage)								
Amérique du Nord	28.1	24.8	19.9	17.3	16.8	18.0	15.8	13.2
Amérique du sud et centrale	11.3	9.7	6.4	4.3	4.4	3.0	3.0	4.0
Europe	35.1	39.4	47.8	50.9	43.5	45.3	45.9	36.3
Afrique	7.3	6.5	5.7	4.8	4.5	2.5	2.4	3.3
Moyen-Orient	2.0	2.7	3.2	4.1	6.8	3.5	4.1	7.4
Asie	14.0	13.4	12.5	14.9	19.1	26.1	26.1	31.5

Source: <https://www.wto.org/french/res-f/statis-f/its2014-f-pdf>, consulté le 21 juin 2021.

Le tableau ci-dessus représente les parts des exportations en volume et en valeur dans le monde et dans certaines régions pendant la période allant de 1948 jusqu'au 2013. A partir des données de ce tableau, nous allons illustrer à travers les deux figures suivantes la répartition des exportations selon leur volume et leur valeur dans le monde et dans certaines régions durant cette période.

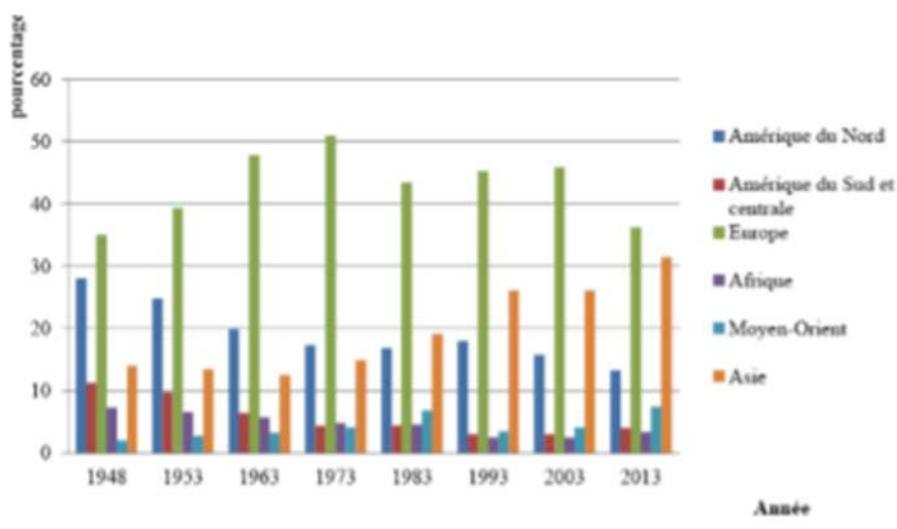
Figure N°- 1 -L'évolution des exportations de marchandises en volume dans le monde



Source : <https://www.wto.org/french/res-f/statis-f/its2014-f-pdf>

D'après cette figure, nous remarquons une croissance continue de volume des exportations mondiales depuis 1948 jusqu'à 2013 les exportations se sont multipliées durant cette période. Cela signifie que le développement du commerce extérieur a commencé dès la fin de la deuxième guerre mondiale.

Figure N°-2- : les exportations de marchandise en valeur, dans certaines régions



Source : <https://www.wto.org/french/res-f/statis-f/its2014-f-pdf>

A partir de la figure ci-dessus nous constatons que la grande part des exportations est détenue par l'Europe durant la période allant de 1948 jusqu'à 2013. Suivi par l'Amérique du nord durant la période de 1948 jusqu'à 1973 mais en dépréciation et dès 1983, l'Asie succède à la deuxième place qui se caractérise par une appréciation intense jusqu'au 2013 avec une part qui dépasse les 30 %. Par contre l'Amérique du sud et centrale, l'Afrique et le Moyen Orient ne contribuent au commerce international qu'avec des parts faibles qui ne dépassent pas les 11%.

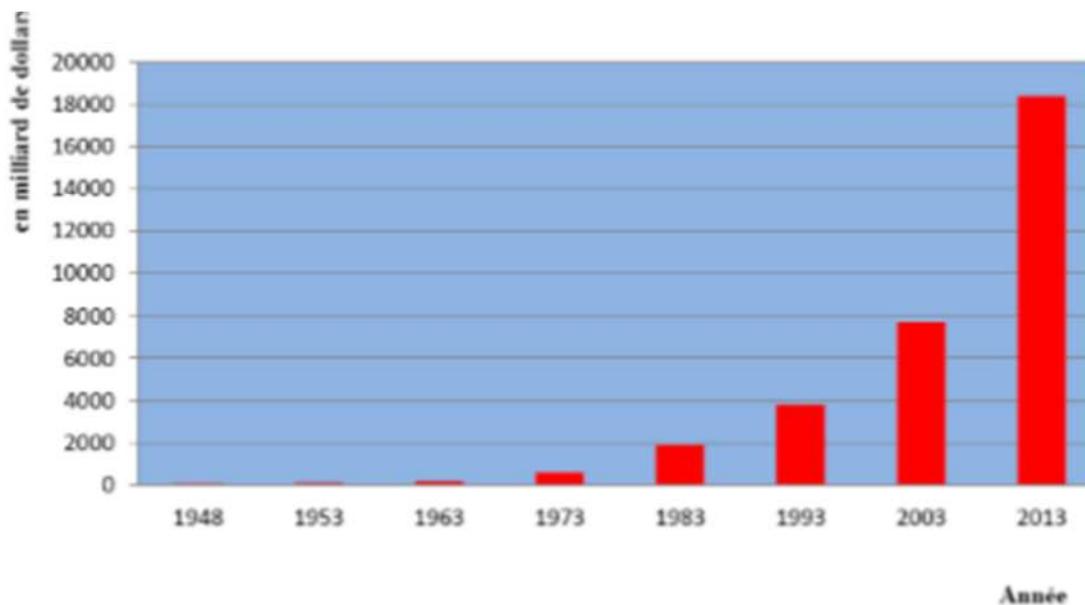
Tableau N° - 2 - Les importations mondiales de marchandises, par région et certaines économies :

Régions Périodes	1948	1953	1963	1973	1983	1993	2003	2013
Volume (en milliers de dollars)								
Monde	62	85	164	594	1882	3787	7696	18409
Valeur (en pourcentage)								
Amérique du Nord	18,5	20,5	16,1	17,2	18,5	21,4	22,4	17,4
Amérique du sud et centrale	10,4	8,3	6,0	4,4	3,8	3,3	2,5	4,2
Europe	45,3	43,3	52,0	53,3	44,2	44,6	45,0	35,8
Afrique	8,1	7,0	5,2	3,9	4,6	2,6	2,2	3,4
Moyen-Orient	1,8	2,1	2,3	2,7	61,2	3,3	2,8	4,2
Asie	13,9	15,1	14,1	14,9	18,5	23,6	23,5	31,8

Source: <https://www.wto.org/french/res-f/statis-f/its2014-f-pdf>, consulté le 21 juin 2021.

Le tableau ci-dessus, représente les parts des importations en volume et en valeur dans le monde et dans certaines régions pendant la période allant de 1948 jusqu'au 2013. A partir des données de ce tableau nous allons illustrer la répartition des importations selon leur volume et leur valeur dans le monde et certaines régions durant cette période dont les deux figures

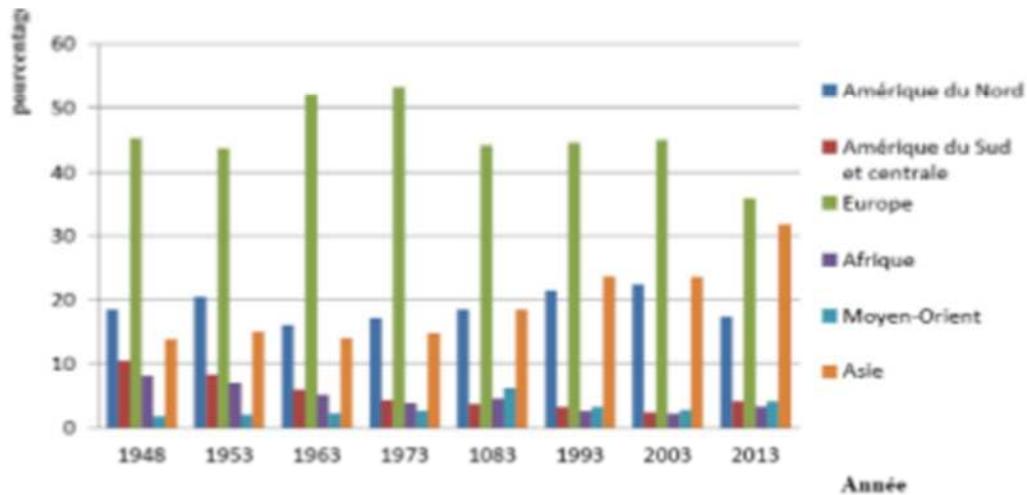
Figure-3- L'évolution des importations de marchandises en volume dans le monde



Source : <https://www.wto.org/french/res-f/statis-f/its2014-f-pdf>

D'après la figure ci-dessus, nous remarquons une évolution marginale des importations mondiale durant 1948 jusqu'à 1983 avec une partie inférieure à 2000 milliards de dollars et dès 1993. Ce volume a pris de l'essor en fur et à mesure et atteint les 18409 milliard de dollars en 2013. Cela signifie que les importations mondiales ont débuté dès la fin de la deuxième guerre mondiale

Figure N°-4- : Les importations de marchandises en valeur, dans certaines régions :



Source : <https://www.wto.org/french/res-f/statif-f/its2014-f-pdf>

D'après la figure ci-dessus, nous constatons que l'Europe détient la majorité des importations dans le monde depuis 1948 jusqu'en 2013 avec une part qui dépasse 50%, suivi par l'Amérique du nord en deuxième position depuis 1948 jusqu'au 1973, et après 1973 on observe une égalité de 18% entre l'Amérique du sud et centrale, l'Afrique et le Moyen – Orient détiennent une part marginale des importations dans le monde durant cette période.

Selon les tableaux et les figures précédents nous concluons que les échanges internationaux ont connus une très forte croissance dans le monde après la deuxième guerre mondiale.

I.2 Les Institutions du Commerce International

L'interdépendance économique croissante des nations rend celles-ci tributaires des organisations et institutions économiques internationales qui coordonnent les actions monétaires, financières et commerciales à l'échelle mondiale. En matière de commerce international, les institutions jouent un rôle prépondérant.

I.2.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilé(FIATA)

Fondé à Vienne (Autriche) en 1926, la FIATA est la plus grande organisation non gouvernementale du monde dans le domaine des transports elle représente aujourd'hui une industrie couvrant environ 40000 transitaires et entreprise de logistique, employant environ 8

millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisation telles que : ECOSOC (conseil économique et sociale), CNUCED (la conférence des nations unies sur le commerce et le développement). La FIATA est le représentant de l'industrie de l'organisation de transport auprès d'organismes comme la chambre du commerce internationale l'organisation mondiale des douanes¹.

I.2.2. La Banque Mondiale (BM)

La BM, Devenue en 2007 le groupe de la banque mondiale, est une alliance de cinq organisations internationales créées pour lutter contre la pauvreté en apportant des financements aux états en difficulté. La plus grande organisation de ce groupe est la banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD). Son fonctionnement est assuré par le versement d'une cotisation réglée par les états membres.

I.2.3. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)

Crée en 1964, la CNUCED vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor, elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et les réflexions actuels sur la politique générale du développement, en s'attachent tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire naître le développement durable².

Cet organisme est à l'origine du développement du système douanier automatisé (SYDONIA). La CNUCED a aussi été mandaté pour le développement d'un système d'information sur les produits de bases et les marchés : INFOCOM et INFOSHARE.

I.2.4. Chambre du Commerce Internationale (CCI)

La CCI représente mondialement les entreprises et a pour objectif de favoriser les échanges et l'investissement, l'ouverture des marchés aux biens et aux services, et la libre circulation des

¹ Fédération internationale de l'association de transitaires et assimilés, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2021.

² Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 23-03-2021.

capitaux. Elle compte comme membre des milliers d'entreprises présentées dans 130 pays, Son secrétariat international se trouve à paris. La chambre de commerce internationale rédige depuis plusieurs années des règles ou contrats types dans tous les domaines de la vie des affaires. Ces règles sont souvent reprises dans tous les domaines de la vie des affaires¹.

I.2.5. Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

L'OMD un organisme intergouvernemental dont la mission est de soutenir les administrations des douanes pour leur assurer une plus grande efficacité. Son siège est a Bruxelles, elle compte 161 membres est son objectif se résume a assurer le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité des régimes douaniers².

L'OMD :

- Elabore des instruments internationaux visant l'harmonisation et l'application uniforme des régimes douaniers et les procédures douanières simplifiées.
- Développe la coopération entre les états membres, entre ceux-ci et les organisations internationales en vue de réprimer les infractions douanières et les autres infractions commises à l'échelle internationale.
- Encourage la communication entre les membres, entre ceux-ci et les organisations internationales.
- Favorise l'éthique douanière, la transparence et l'amélioration des méthodes de travail.

I.2.6. Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

L'OMC est la seule organisation internationale qui s'occupe de la règle régissant le commerce entre les pays. Au cœur de l'organisation se trouve les accords de l'OMC, négociés et signés par la majeure partie des puissances commerciales du monde et ratifiés par leurs parlements. Le but est d'aider les producteurs de marchandises et de service, les exportateurs et les

¹ La chambre de commerce internationale, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 23-03-2021.

² Article : Présentation de l'organisation mondiale des douanes, site web : <https://www.douane.gouv.fr>, date de consultation : 03-04-2021

importateurs à mener leurs activités. Elle a été créée le 01.01.1994, elle compte 162 membre, son siège est Genève en suisse et son budget est de 197 millions de francs de franc suisse.

I.2.7. Commission des Nations Unies sur le Commerce International (CNUDCI)

La CNUDCI étudie un projet de loi pour l'unification des règles du commerce international, afin d'uniformiser les pratiques commerciales et de les adapter à l'évolution des techniques de transport et de logistique.

La CNUDCI contribue à la promotion de l'état de droit dans les relations commerciales et le commerce international ainsi qu'à la construction de l'état de droit au sens large aux niveaux national et international. Ses activités constituent un point d'articulation entre les deux mais également entre le droit public et le droit privé. Les réformes normatives qui sont issues de ses travaux ont de ce fait un impact sur le développement économique et commercial des Etats¹.

I.2.8. Fond Monétaire International (FMI)

Le FMI est une organisation regroupant 189 pays. Il a pour mission de promouvoir la coopération monétaire internationale, de garantir la stabilité financière, de faciliter les échanges internationaux, de contribuer à un niveau élevé d'emploi et à la stabilité économique et de faire reculer la pauvreté.

Le FMI occupe une position centrale dans le système monétaire international. C'est-à-dire dans le système des paiements internationaux et des taux de change entre les monnaies nationales qui permet les transactions internationales.

L'institution a pour but de prévenir les crises systématiques en encourageant les pays à adopter des politiques économiques saines ; comme son nom l'indique, elle est en même temps un fonds auquel les états membre qui ont des besoins de financement temporaires peuvent faire appel pour remédier à leurs problèmes de balance de paiement².

¹ CNUDCI, site web : <https://www.uncitral.org>, date de consultation : 26-03-2021.

² FMI, site web : <https://www.imf.org>, date de consultation : 02-04-2021.

I.3 Commerce Extérieur en Algérie

En Algérie, à l'heure où la libéralisation du commerce extérieur devient un axe Fondamental des réformes mises progressivement en place et pour une intégration économique

Au commerce mondial (les accords d'association avec l'union européenne et les négociations D'adhésion à l'OMC), les entreprises qui produisent et se concurrencent, autrefois, sur le Marché nationale agissent désormais au niveau mondial, de par les exportations et la Concurrence subit par l'importation.

Le commerce extérieur de l'Algérie, Jusqu'à l'indépendance constituait une partie du commerce extérieur de la France. Cependant, depuis 1963 l'Etat algérien gère toutes les opérations d'importations et d'exportations. Cette situation de monopole a duré jusqu'à la fin des années 80 et le début des années 90, où le commerce extérieur a entamé un processus de libéralisation.

I.3.1. 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 FMI¹.

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 08.06.1990 le client exportateur peut bénéficier selon l'article n° 03 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'exportation² :

¹Melle SALHI Souad, IGGUI Amel, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) , Le rôle du transit dans le commerce extérieur, Promotion 2006-2007

²Melle SALHI Souad, IGGUI Amel ,ibid .

- ✓ La mise en place d'un système d'information 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 politique.
- ✓ Un règlement modificateur du règlement fixant le droit de change au titre des indemnités compensatrices des frais engagés à l'occasion de mission temporaires 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 hydrocarbures.
- ✓ 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, intrants 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 titre de la cotisation patronale à la sécurité sociale au prorata du chiffre d'affaire en devise.

- De crédit à l'exportation.

I.3.2. Les accords internationaux de l'Algérie

A. 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 1er septembre 2005

Cet accord a pour objectifs de favoriser le dialogue politique et économique, de promouvoir la coopération 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 (importateurs et exportateurs).

Cet aspect est celui repris au titre 02 de l'accord intitulé « Libre circulation des marchandises ».

A ce titre, 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 industriels 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 obtenues à condition que ces matières aient fait l'objet en Algérie ou dans la Communauté d'ouvrages ou de transformations suffisantes au-delà des ouvrages 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 magrébins (l'Algérie, la Tunisie et le Maroc), 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 originaire 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'origine¹

B. L'accord d'association avec la Grande Zone Arabe (GZALE)

¹Ministère du commerce, « Recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008, p-14.

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 Echange 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 Echange (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 exécutif¹.

I.3.3. L'adhésion de l'Algérie à l'OMC

L'adhésion à l'OMC ne se fait pas d'une manière automatique. Une série de négociation doit être entretenu entre cette organisation et le pays qui affiche un envie d'affiliation et qui doit assumer une série de couts d'ajustement sectoriels et institutionnels.

¹Association avec la Grande Zone Arabe, site web : <https://www.douane.gov.dz>, date de consultation : 05-04-2021

Pour l'Algérie, l'envie d'intégrer le système multilatéral a été affichée depuis 1987 avec le GATT et puis avec l'OMC à partir de 1994. Jusqu'à 2015, le processus n'a pas encore été achevé, il compte 12 rounds caractérisés par leur complexité et leur longévité, qui ont permis de traiter plus de 1900¹ questions liées au système économique national.

Dans cette sous-section, on parlera sur les rounds de négociation entre l'Algérie et l'OMC.

En 1987², année de la première demande d'accession de l'Algérie au GATT, l'économie connaît une grave crise en raison du retournement des prix des hydrocarbures survenu un an auparavant. Les années suivantes seront marquées par une aggravation de la situation à un triple niveau : économique, social et sécuritaire. Aussi, l'accession au GATT ne constitue-t-elle plus une priorité pour les gouvernements successifs et cela en dépit du fait que la réforme du commerce extérieur. Elaboré entre février 1986 et juillet 1987, la mesure la plus importante adoptée par le projet de réforme est la suppression du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

Cette situation perdurera jusqu'en juillet 1996, date de la présentation par l'Algérie de son aide-mémoire du commerce extérieur puis jusqu'à la tenue en avril 1998 de la première réunion du groupe de travail du GATT sur l'accession. Deux événements vont influencer directement le projet d'accession à l'OMC. Le premier, chronologiquement, est la remise en cause du projet politique de réformes de structure, en raison de difficultés macroéconomiques, sectorielles, de leurs conséquences sociopolitiques et de la dégradation de la situation sécuritaire du pays (les conséquences du PAS et la décennie noire).

En effet, en 1994, l'Algérie négocie un plan d'ajustement structurel (PAS) dont la mise en œuvre devient prioritaire aux dépendances de l'accession au GATT-OMC, compte tenu de la situation de cessation de paiements dans laquelle se trouve le pays. En revanche, le PAS exigeait la réouverture du dossier OMC. Ce qui conduira l'Algérie en juillet 1996, à présenter son aide-mémoire du commerce extérieur. Le second événement est précisément la disparition du GATT et son remplacement par l'OMC au terme des négociations du cycle de l'Uruguay (1986-1994). Le passage du GATT à l'OMC a modifié la forme et la nature du multilatéralisme commercial mais également de la procédure d'accession, devenue beaucoup plus complexe. Il en résulte pour l'Algérie une adaptation structurelle et institutionnelle de grande ampleur, qui réduit considérablement l'espace politique pour une stratégie nationale de développement.

¹ <https://www.medafco.org>, date de consultation : 08-04-2021

² MAHDI Abbas, l'accession à l'OMC, le Harmattan, 2009/4 (N°71), <https://www.cairn.info.org>, date de consultation : 08-04-2021

Cette transformation quantitative et qualitative de la contrainte multilatérale ne semble pas avoir été anticipée par les négociateurs algériens puisque le mémorandum de 1996, actualisé en 2001, n'évoque que le commerce des biens (industriels et agricoles) et néglige les nouveaux domaines (services, propriété intellectuelle, etc.).

En 2002, l'Algérie disposait un deuxième mémorandum d'association avec un petit avantage liée à sa balance des paiements qui commence à retrouver des signes de bonne santé, grâce à la manne du pétrole induite par la hausse de ce dernier sur le marché mondial.

Le 10ème round a été entretenu le 17 janvier 2008¹, 96 questions (33 questions de l'UE et 63 questions des USA) ont été reçues et portent sur l'adoption de nouvelles lois en matière d'obstacles techniques au commerce, des mesures sanitaires et phytosanitaires, de propriété intellectuelle (ADPIC), de mesures antidumping, de sauvegarde et de mesures Compensatoires. Il s'agit principalement, de politiques de prix, d'évaluation en douane, d'importation de produits pharmaceutique et de boissons alcoolisées.

Suspendues en 2008² pour ne reprendre qu'en avril 2013 à la faveur du 11e round tenu à Genève en Suisse, les négociations pour l'adhésion à l'OMC butent sur de nouveaux écueils (barrières) liés à l'évolution de la réglementation de l'économie algérienne. La suspension des exportations des déchets ferreux et non ferreux en 2009 et les restrictions sur les importations de médicaments introduites dès 2011 ainsi que l'obligation de s'associer à un partenaire algérien pour pouvoir commercer en Algérie sont les plus importants nouveaux points d'achoppement dans les négociations qui sont déjà difficiles à cause, entre autres, de l'interdiction d'importation des véhicules d'occasion, le soutien aux exportations à travers le Fond national Spécial pour la Promotion des Exportations (FSPE) et le prix de gaz, subventionné pour les besoins domestiques et aligné sur le cours mondial pour le marché extérieur.

Depuis la tenue du dernier round (12ème) de négociations multilatérales en mars 2014 à Genève, l'Algérie a reçu 131 questions additionnelles qui ont été traitées par les différents départements ministériels pour libéraliser le commerce, ces questions portent essentiellement sur la législation algérienne et sa mise en conformité avec les règles de l'OMC. Les questions posées proviennent essentiellement de partenaires importants comme les Etats-Unis et l'Union Européenne qui ne veulent pas compromettre les chances de leurs entreprises dans le pays. Dans ces négociations, l'Algérie œuvre notamment à consolider le taux des droits de

¹Abed Tilioua, l'Algérie peine à arracher son admission à l'OMC, 21/04/2008, site web : <https://www.Algerieactualite.dz>, date de consultation : 08-04-2021.

²Site web : <https://www.medafco.org>, date de consultation : 08-04-2021.

douane perçus à l'importation de marchandises à un niveau supérieur à ceux des taux appliqués, sachant que même si l'OMC donne son accord pour garder le taux initial élevé, elle demandera de le réduire sur une longue période. C'est dans ce sens qu'une liste de produits sensibles a été arrêtée pour laquelle l'Algérie négocie un droit de douane de 45%, soit un taux supérieur à celui appliqué et qui est de 30%.

I.4 Les techniques de paiement à l'international

La technique de paiement est une procédure de recouvrement permettant de collecter avec plus ou moins de sûreté instruments de paiement.

Il existe deux familles de techniques de paiement

I.4.1. L'encaissement simple

les conditions de paiement stipulent que la marchandise est payable à l'expédition ou à une échéance donnée.

I.4.2. L'encaissement documentaire

Documents représentatifs de la marchandise contre paiement. Les documents transitent par les banques qui les contrôlent uniquement dans le cas du crédit documentaire¹

Dès qu'on identifie un risque de non-paiement sur l'acheteur ou sur le pays de l'acheteur (risque pays)

Les techniques documentaires prennent le pas + sur les techniques d'encaissement simple.

Trois (03) techniques documentaires sont envisageables.

- la remise documentaire.
- le crédit documentaire.
- la lettre de crédit stand-by.

¹G. le Grand et H. Martini.(le petit export) ;Dunod , Paris 2009/10.P35 et 36.

I.4.2.1 La remise documentaire

Est une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents. Le vendeur fait généralement établir les documents de transport à l'ordre de la banque de l'acheteur ou une banque dans le pays de l'acheteur.

Celles-ci doivent remettre les documents commerciaux et de transport à l'acheteur, contre paiement ou acceptation d'effets de commerce. La remise documentaire est soumise à des règles et usances uniformes.¹

❖ **Les types de la remise documentaire:** il Ya deux types de remise documentaire, à savoir.

- Banque, chargée de l'encaissement ne remet les documents à l'acheteur que Contre paiement immédiat.
- Remise documentaire contre acceptation (D A) : il s'agit des remises dont la banque, chargée de l'encaissement ne remet les documents à l'acheteur, qu'après que celui-ci ait accepté une ou plusieurs traites payables à une échéance ultérieure.

❖ **Les intervenants:** cette technique fait intervenir généralement quatre parties

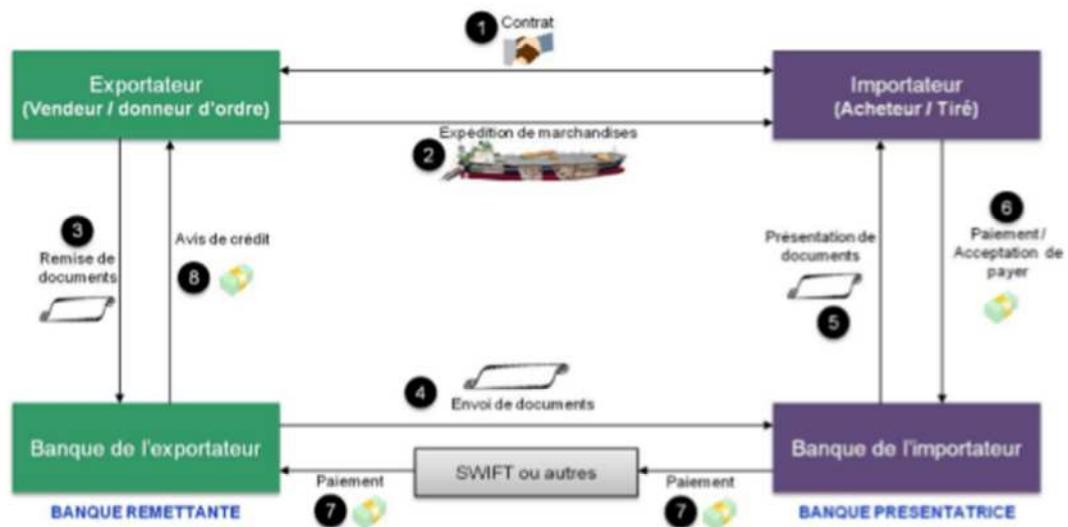
- **Donneur d'ordre :** le vendeur exportateur qui donne un mandat à sa banque.
- **Banque présentatrice :** c'est la banque à l'étranger chargée de l'encaissement, il peut s'agir de la banque correspondante de la banque remettante. Cette banque effectue la présentation des documents à l'acheteur et reçoit son règlement. On distingue deux types de remise documentaire DP et DA.

- **Banque remettante :** la banque du vendeur à qui l'opération a été confiée par Le vendeur.

- **Bénéficiaire :** destinataire des documents qui devra s'acquitter du montant du Contrat pour lever les documents.

Schéma 1 : déroulement d'une remise documentaire

¹<http://www.comprendrelespaiements.com>, trade-la-remise-documentaire .



Source : <http://www.comprendrelespaiements.com/trade-la-remise-documentaire/>

❖ Avantages et inconvénients

Les avantages

- L'acheteur ne peut pas retirer la marchandise en douane sans avoir préalablement réglé à sa banque le montant de la facture due au fournisseur étranger.
- La procédure est plus souple que le crédit documentaire.
- Moins rigoureuse sur le plan des documents et des dates.
- Le coût bancaire est minime.

Les inconvénients

- Risque de non-levée des documents
- Risque de marchandage du fait de l'acheteur
- Risque de fabrication

I.4.2.2 Crédit documentaire

Le crédit documentaire est une promesse donnée par le banquier de l'acheteur à un fournisseur, selon laquelle le montant de sa créance lui est réglé, pourvu qu'il prouve que les prestations ou services ont été accomplis.

Il s'agit donc d'un engagement écrit conditionnel de paiement donné par une banque, en faveur du vendeur, et délivré à ce dernier à la demande et conformément aux instructions de l'acheteur.

L'engagement est lié à la présentation par le vendeur d'un ensemble précis de documents conformes aux instructions de l'acheteur et ceci dans un délai déterminé

Schéma 2 : degré de sécurité de chaque type du crédit documentaire

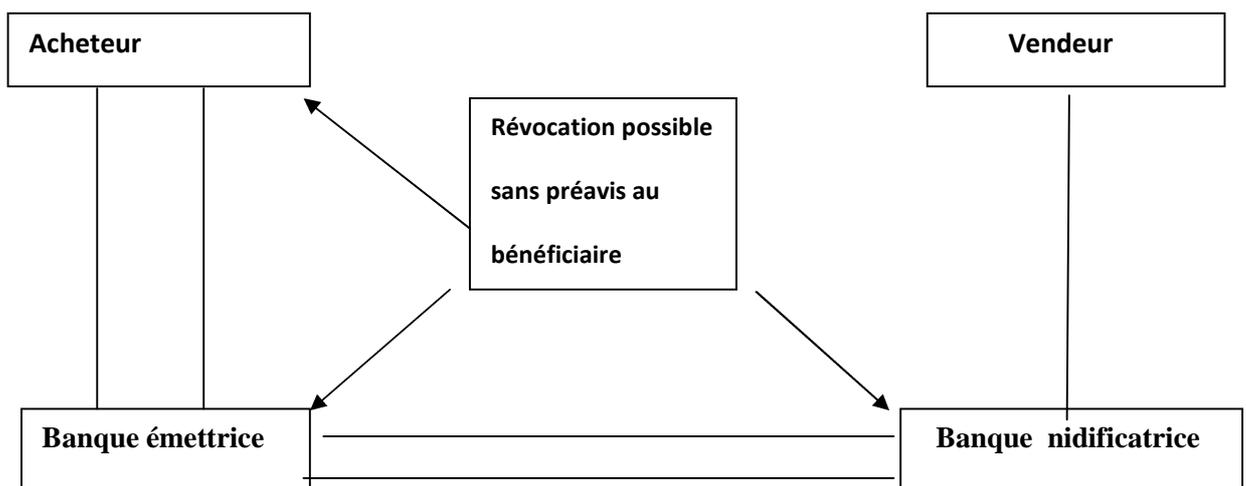


Source : <http://commerce-equitable.over-blog.org/article-2194983.html>

❖ **Les types de Crédit documentaire** : il existe trois (03) type de Crédit documentaire à savoir

- **LeCrédit documentaire révocable** : il peut être modifié annuler sans avis préalable au bénéficiaire. À tout moment, l'acheteur peut revenir sur sa décision et rompre le contrat.

Schéma 3: le crédit documentaire révocable



Source : LAHLOU. M « le crédit documentaire, un instrument de garantie de paiement et deFinancement du commerce international »,Alger, édition ENAG, 1999

- **le crédit documentaire irrévocable**: il ne peut être modifié ou annulé sans réalise l'accord du bénéficiaire. Il engage la banque émettrice de payer le crédit.

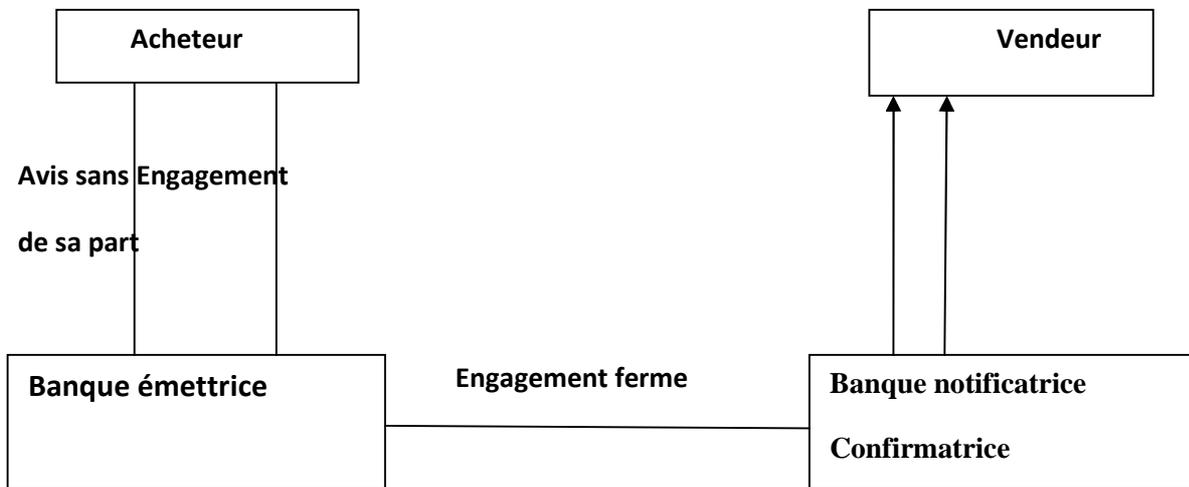
Schéma 4 : le crédit documentaire irrévocable



Source : LAHLOU. M « le crédit documentaire, un instrument de garantie de paiement et de financement du commerce international », Alger, édition ENAG, 1999

- Le crédit documentaire irrécouvrable et confirmé** : il offre une double garantie à l'exportateur celle de la banque émettrice et elle d'une banque de son propre pays ou d'une grande banque international, qui ajoute sa confirmation, son engagement irrévocable de pays.

Schéma 5 : le crédit documentaire irrévocable confirmé



Source : LAHLOU. M « le crédit documentaire, un instrument de garantie de paiement et de financement du commerce international », Alger, édition ENAG, 1999.

❖ Les intervenants

- **Donneur d'ordre** : donne à sa banque des instructions d'ouvertures du crédit documentaire en faveur de son fournisseur, ou il précise, entre autres, les documents qu'il désire et le mode de règlement.
- **Banque émettrice** : émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture
- **Banque modificatrice** : banque correspondante de la banque émettrice dans
- **Le pays du vendeur** : Notifie au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa valeur.
- **Bénéficiaire** : le vendeur est le bénéficiaire de l'engagement bancaire d'être payé.
- **Banque confirmant** : ajoute son engagement irrécouvrable de payer à celui de la banque émettrice. Elle peut être la banque modificatrice ou une autre banque de préférence indépendante du risque. Pays d'acheteur.
- **Banque de remboursement** : banque sur laquelle les fonds vont être prélevés pour payer le crédit
- **Banque désignée** réalise une opération telle que le paiement, l'escompte, le transfert, les notifications du texte du crédit.

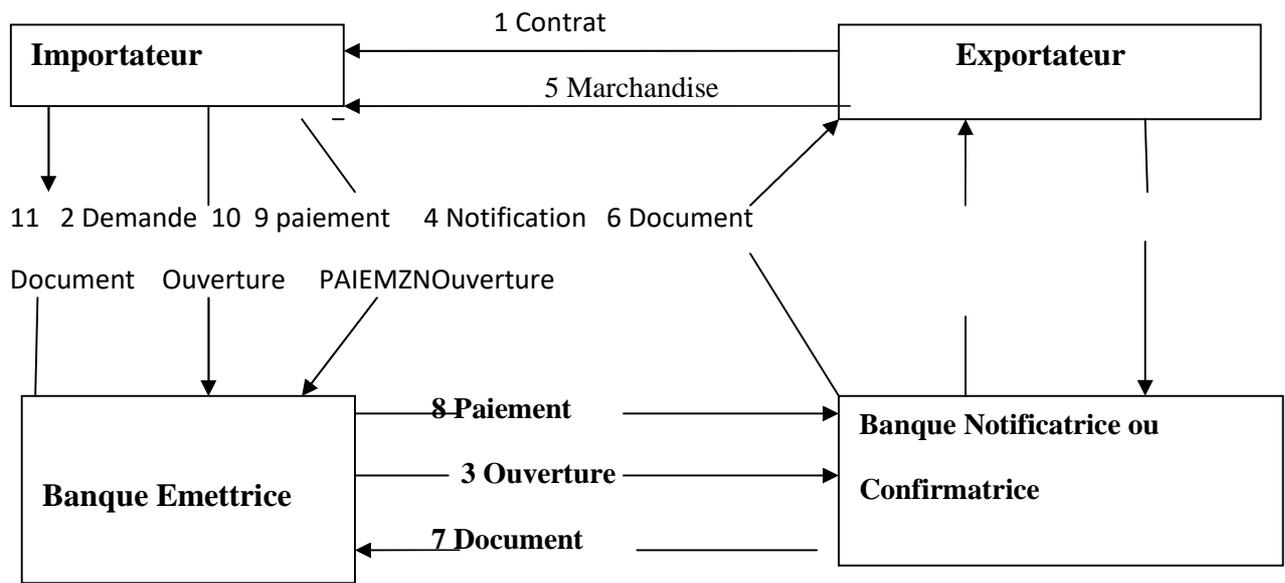
❖ Les avantages et les inconvénients :**• Les avantages :**

- Le crédit documentaire est une confirmation de commande.
- Le crédit documentaire est un contrat financier.
- Le crédit documentaire est un engagement bancaire.
- Garantie de paiement (conditionnel) surtout si le Credoc est confirmé.

• Les inconvénients :

- lourdeur administrative
- Risque de réserves documentaire.

Schéma 6 : Déroulement du crédit documentaire



Source: www.interex.fr/pdf/viter_irregularite.pdf.

I.4.2.3 La lettre de crédit stand-by

Engagement de paiement irrécouvrable mais conditionnel donné par la banque émettrice en faveur d'un bénéficiaire dans le cas où donneur d'ordre n'aurait pas rempli ses obligations (dans le cas présent obligatoire de paiement). Bien que basé sur le contrat, la LCSB est indépendante du contrat et de la marchandise. Garantie bancaire, visant à protéger le bénéficiaire, elle n'a pas vocation à être réalisée¹.

Sa mise en jeu reflète le non-respect par le débiteur (l'acheteur) de ses obligations de paiement à échéance, sous schéma est similaire à celui de Credoc, elle est soumise au RUU 600 (règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires ou plus rarement aux RPIS 98).

La LCSB peut être non confirmée ou confirmée, Notons que la LCSB peut aussi être utilisée comme garantie de marché.

Les documents requis dans une lettre de crédit stand-by sont souvent en nombre limité.

¹ D. Pierre, Monod ;(moyens et techniques de paiement internationaux) ; Edition ESKA, 4eme édition octobre 2007.

1. Une déclaration du bénéficiaire (le fournisseur étranger) attestant le non-paiement de l'importateur et certifiant avoir expédié la marchandise (ce document est toujours exigé).
2. Copie de facture impayée ou relevé de factures.
3. Copie de document de transport.
4. Tout autre document tel copie certificat SGS, copie certificat de qualité.

❖ Les avantages et les inconvénients :

- **Les avantages :**

- Plus de souplesse pour modifier la commande.
- Cout plus faible à l'usage.
- Réception des documents plus rapidement et donc disponibilité de la marchandise.
- Meilleure relation avec son fournisseur.

- **Les inconvénients :**

- Pas opérationnelle avec tous les pays du monde
- Risque que le fournisseur ne respecte pas certains aspects du contrat.
- Perte du contrôle de la marchandise par la banque émettrice.

❖ **Forme**

Les lettres de stand-by sont transmises par les banques, soit par courrier soit par télex, soit par message Swift.

Elles doivent être irrévocable les lettres de crédits stand-by révocables sont inconcevables, ne présentes aucune garantie.

Elles peuvent être confirmées par une banque établie dans le pays du vendeur de manière à garantie les risques politiques.

Le texte doit clairement contenir les termes suivants :

- Le mot engagement irrévocable.
- Le mot confirmé s'il Ya lieu.
- La date de validité ou d'expiration.
- Les conditions de mise en jeu.
- L'application des règles et usances.

Conclusion du chapitre

Les échanges internationaux ont connu une très grande évolution de puis le 18ème 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 qui ont encouragé les pays en développement comme l'Algérie à se lancer dans des politiques de libéralisations économiques et commerciales et de s'ouvrir aux échanges internationaux.

La réglementation du commerce extérieur 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 et à l'occasion de la prochaine adhésion du pays à l'OMC. Cependant on constate que l'Algérie a mis tellement de temps à concrétiser son ouverture sur les marchés extérieurs et qu'elle est toujours en transition non achevée vers une économie de marché, vu les innombrables stades par lesquels est passé le cadre juridique qui régleme le commerce extérieur pour en arriver au stade actuel.

CHAPITRE II

Introduction :

La douane doit contrôler les flux de marchandises à l'importation et l'exportation, dans l'objectif de préserver la sécurité des citoyens, la sécurité et la moralité publique, lutter contre la contrefaçon et à l'exportation pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques, percevoir les droits et taxes à l'international.

L'entreprise qui réalise des opérations d'achat ou de vente avec des pays tiers doit donc se soumettre à un certain nombre d'obligation ; déclaratives et s'acquitter le cas échéant de la datte douanière.

Elle doit également utiliser, de façon optimale, les procédures de dédouanement mise à sa disposition ainsi que les règles douanières proposées

II.1 Généralités sur la douane

II.1.1 Définition de la douane

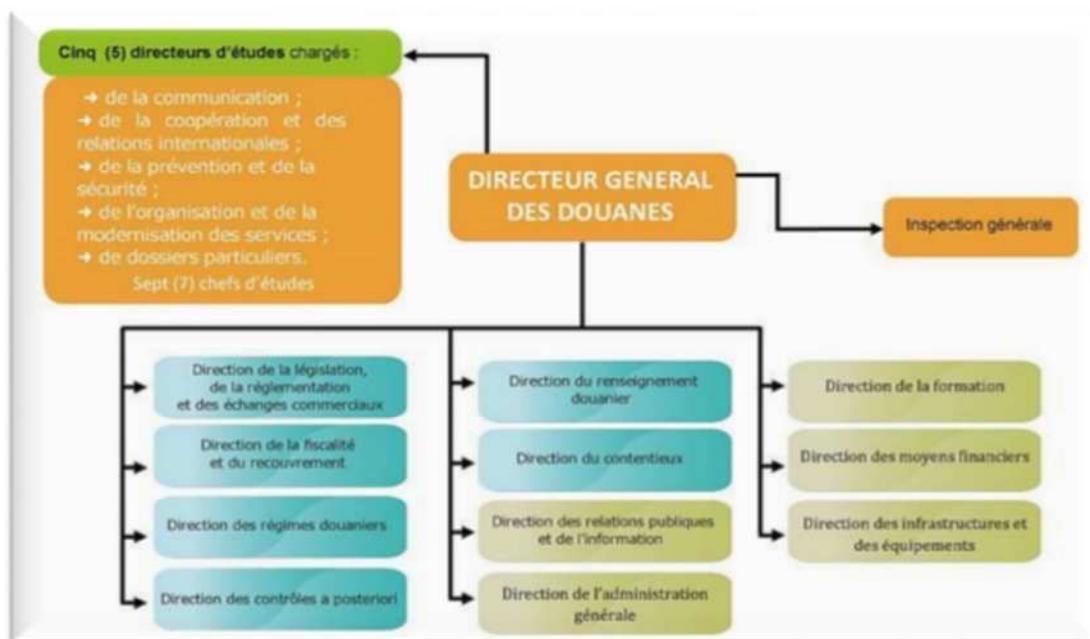
La douane est une administration étatique chargée du contrôle juridique et économique du passage biens et capitaux à travers les frontières, ainsi que le recouvrement des droits de douane et la taxation des marchandises pénétrant sur le territoire à fin de limiter l'importation et protéger la production nationale¹

II.1.2 L'organisation de la douane :

L'administration des douanes s'est organisé d'une façon à être au service des différentes stratégies de modernisation qu'a connu la sphère économique cette période a savoir La globalisation/Les accords d'association entre l'Algérie et l'Europe/L'adhésion à la zone Arabe du libre échange²

✓ Administration centrale de la direction générale de douane

Schéma07 : L'organigramme ci-dessous explique la composition de la direction générale des douanes algérienne.



Source : <https://www.douane.gov>

¹ C. Kamel «dictionnaire du commerce international et de l'importation exportation». Edition CAL/LMP. P17

² <https://www.douane.gov>

✓ Les services centraux de l'administration des douanes sont :

- ❖ La direction générale des douanes
- ❖ L'inspection générale des services des douanes

Au titre de la direction générale

- 5 directeurs d'études chargés : de la communication, de la coopération et des

Relations internationales, de la prévention et de la sécurité, de l'organisation et de la modernisation des services, de dossier particulier

- Sept(07) chefs d'études
- Onze (11) directions centrales dont 6 directions techniques : direction de la

législation de la réglementation et des échanges commerciaux , direction de la fiscalité et du recouvrement, direction des régimes douaniers, direction des contrôles a posteriori, direction des renseignements douaniers, direction du contentieux, direction des relations publiques et de l'information, direction de l'administration générale, direction de la formation, direction des moyens financiers, direction des infrastructures et des équipements

II.1.3 Les missions de la douane

Outre son rôle de sauvegarde de la sécurité du citoyen et la protection de la santé et moralité publique, la douane assure une mission simultanément, fiscale et économique ¹

II.1.3.1 La mission économique

Elle a pour objectifs :

- La protection de l'économie nationale
- Assurer la protection des explorations et de faciliter les opérations de commerce par l'application des règles douanières économiques ;
- Assumer l'établissement et l'analyse des statistiques du commerce

Rassurer la promotion des échanges commerciaux et l'application de la politique commerciale par la mise en œuvre des accords commerciaux préférentiels internationaux.

¹<http://www.douane.gov.dz>

II.1.3.2 La mission fiscale

Elle a pour objectifs :

- D'assurer le recouvrement de toutes les impositions fiscales et parafiscales à l'importation en faisant application de la réglementation nationale, de même qu'effectuer un certain nombre de contrôles essentiels, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.
- De mettre en œuvre les mesures légales et réglementaires permettant d'assurer l'application de la législation douanière et de la loi tarifaire.

II.1.3.3 Les autres missions de la douane

L'administration des douanes a notamment pour missions :

- La lutte contre l'importation illicite des marchandises
- La lutte contre la fraude
- La lutte contre contrefaçon et contrebondés.
- Les autres articles portant atteinte à la moralité et aux bonnes mœurs.
- La lutte contre les stupéfiants psychotropes ainsi que tous produits portant atteinte à la santé de la population.
- De veiller conformément à la législation la protection de la faune et de la flore
- Elle apporte son concours à divers administrations notamment la police de la route, le contrôle et la pêche l'administration fiscale¹

II.1.4 La description des droits de douane

II.1.4.1 Le code de douane

Celui-ci est le texte de base fixant les règles d'application d'entrée et de sortie de marchandises, impose les obligations, précisera formalité remplir et pré voiries sanctions exprimant les infractions.

¹<http://www.douane.gov.dz>

C'est par les lois de finances que le premier code de douane a été promulgué dans notre pays depuis l'indépendance.

Le code de douane est l'un des documents essentiels servant de base juridique à l'action des services des dédouanes

II.1.4.2 Le droit douanier

Le droit douanier peut être défini comme étant l'ensemble des dispositions légales et réglementaires dont l'administration des douanes assure et contrôle l'application. Les différents textes constituant le droit douanier est d'origine nationale et internationale. Ces textes couverts l'intervention de l'administration des douanes¹

II.1.4.3 Le tarif douanier

Le tarif douanier définit la liste des produits et les a codifiés (même cas pour les produits non dénommés)

Le tarif douanier s'applique aux produits qui entrent ou sortent du territoire douanier. La différenciation réside dans le fait que les produits importés subissent une forte imposition contrairement aux produits exportés qui font l'objet d'allègement ou d'exonération fiscales, pour rendre leurs produits compétitifs sur le marché extérieur afin d'assurer des entrées en devises².

II.1.4.4 L'assiette des droits de douanes

Une assiette est un ensemble de règles ou d'opérations tendant à déterminer des éléments (bénéfices, chiffres d'affaires ...) qui doivent être soumis à l'impôt.

Ce sont les opérations administratives qui recherchent et évaluent la matière imposable.

II.1.4.5 L'espèce tarifaire (position tarifaire)

L'inspecteur douanier doit s'assurer que le produit correspond bien à l'espèce tarifaire reprise dans la nomenclature du système harmonisé de codification et de désignation des Marchandises.

¹Cour technique douanière instituée à Ouagadougou, promotion 2006/2009

²TARIF des douanes 1999, Edition CNID presse d'Alger, p 102

II.1.4.6 La valeur en douane

La valeur en douane à l'importation est la valeur ce retenir pour l'application du tarif douanier au terme de règlement 1224/80 articles 3 ; la valeur à l'importation est la valeur transactionnelles, c'est -à-dire le prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises lorsqu'elles sont vendue pour l'exportation à destination du territoire,douanier de la communauté ,auquel sont ajoutés ou retranchés divers éléments à condition qu'ils puissent être distingué et qu'ils soient quantifiables¹.

II.2 La procédure de dédouanement des marchandises en Algérie

L'administration des douanes à mis en place des mesures de dédouanement visant à faciliter les formalités de dédouanement en faveur des opérateurs économiques à fin de répondre aux contraintes économiques aux quelles sont confrontées les entreprises industrielles et commerciales.²

A cet effet la procédure de dédouanement comprend l'ensemble des formalités suivantes :

II.2.1 Les opérations préalables au dédouanement

Toutes les marchandises importé ou exporté sont soumises à des formalités dès le franchissement de la ligne frontalière avant la main levée de l'administration des douanes sur ces dernières

a. La conduite en douane

Elle consiste à acheminer les marchandises importées ou destinées à être exportées ou réexportées vers un bureau de douane le plus proche de la frontière pour u être soumises au contrôle douanier.

b. La mise en douane

Consiste à placer les marchandises dans une enceinte sous surveillance douanière en vude L'accomplissement des formalités de dédouanement.

¹BERR .J-Claude, TREMEAU .Henri .(2006), « Le droit douanier »,6éme Edition Economica ,p177

²<http://www.douane.gov.dz> douane Algérie

c. Séjour en douane

Une fois les marchandises sont admise dans les magasins et aires de dépôt temporaire, celle-ci y ont séjournée pour une durée maximale vingt et un (21) jours délais légal avant le dépôt d'une déclaration en détail.

II.2.2 L'opération de dédouanement de marchandises importé

Le dédouanement c'est l'action de faire sortir une marchandise à la douane en s'acquittant des droits et taxes exigible, qui comporte notamment¹ :

II.2.2.1 Etablissement de la déclaration en détail

Pour toute importation ou exportation de marchandise celle-ci doit être impérativement soumise à une déclaration en détail, elle est établie sur un formulaire conforme au modèle conservé à la direction générale des douanes, il est unique à toutes les opérations effectuées en douane quelque soit le régime douanier².

Les documents à annexer à la déclaration en détail

Pour que la douane identifier la marchandise importée et contrôler la recevabilité de la déclaration le déclarant doit annexer à sa déclaration :

➤ **Registre de commerce**

Il doit avoir un lien entre l'activité exercée et le produit importé.

➤ **Identifiant fiscal**

Délivré par les services des impôts.

➤ **Facture commerciale**

Doit comporté :

– Date – Numéro – Nom, raison sociale du vendeur et l'acheteur – Désignation de la marchandise – Prix unitaire – Prix global – Quantité – Incoterm utilisé dans la transaction – Signature et cachet du vendeur

¹<http://www.douane.gov.dz> douane Algérie

² Idem douane Algérie.

La facture doit être domiciliée auprès d'une banque algérienne agréée, conformément à l'article 29 du règlement N° 07-01 du 3 février 2007 la domiciliation bancaire est préalable à tout transfert et rapatriement de fond (Journal officiel de la république algérienne du 25 RabieEthani 1428 correspondant au 13 mai 2007)

Dans le cas des opérations d'importation ou d'exportation dispensées de domiciliation bancaire, le contrôle de change qui est un contrôle des flux financiers de et vers l'étranger. Régies par le règlement N° 07-01 du 3 février 2007, relatif aux règles applicables aux transactions courantes avec l'étranger et aux comptes devise, les instructions et notes de la banque d'Algérie.

Toute fois sont dispensées de la domiciliation bancaire, exemple : article 36 du règlement N° 07-01 du 3 février 2007 importation et exportation d'équipement et/ou de matériels sous le régime de crédit bail (leasing)¹.

➤ **Mandat du commissionnaire en douane**

Lorsque les marchandises ne sont pas déclarées par leur propriétaire.

➤ **Documents d'inspection aux frontières**

Lorsque la marchandise de port sa nature est soumise à un contrôle aux frontières.

– Inspection sanitaire : animaux.

– Contrôle de qualité et la conformité

➤ **Autorisation**

Lorsque les marchandises sont soumises à des autorisations.

➤ **Document justificatif de l'origine**

Certificat d'origine du produit, notamment si les marchandises bénéficient d'un avantage fiscal.

➤ **Titre de transport**

Déclaration en détail des titres de transport (connaissance maritime).

¹BERR.J-Claude, TREMEAU .Henri, op cit p 205

➤ **Note de colisage ou bordereau de détail**

Ce bordereau doit être produit lorsque :

- Les envois contiennent des marchandises d'espèce tarifaire différent.
- Opération de groupage, la note de colisage doit indiquer nom, adresse chaque destinataire ou expéditeur, espèce, poids, valeurs des différents lots de marchandise, numéro d'ordre des différentes factures.

➤ **Note de détail**

Document de synthèse de toutes les informations figurant sur les documents commerciaux et administratives jointes au dossier de dédouanement.

➤ **Autorisation préalable de placement sous un régime douanier économique.**

II.2.2.2 Le délai et le lieu de dépôt de la déclaration en détail

La déclaration en détail doit être déposée au bureau de douane habilité à cet effet, dans un délai maximum de 21 jours à compter de la date d'enregistrement du document par lequel a été autorisé le déchargement ou la circulation de la marchandise, y a deux autres cas :

- Dépôt anticipé (déclaration anticipée) : déposée avant l'arrivée de la marchandise au bureau de douane, pour permettre l'enlèvement dès l'arrivée des marchandises au bureau des douanes, exemple ; produit périssable, dangereux.
- Dépôt de déclaration incomplète ou provisoire : cas il ne dépose pas de tous les éléments nécessaires, document exigible pour l'établissement de la déclaration en détail.
- Lieux de dépôt : elle doit être déposée auprès du bureau de douane habilité inspection principale à la section (IPS)¹.

II.2.2.3 Recevabilité de la déclaration en détail

Pour qu'elle puisse être enregistré l'agent des douanes est chargé de contrôler la conformité qui consiste en la vérification² :

- Utilisation du cadre adéquat au régime choisi.

¹Article 10 du code des douanes.P4

² Idem, p 4.

- Le déclarant signataire de la déclaration est habilité à dédouaner
- La déclaration est établie sur imprimé prévu par l'administration des douanes.

II.2.2.4 Enregistrement de la déclaration

Si elle est recevable par les services sont enregistrement donne lieu à un numéro d'enregistrement. et la déclaration ne peut pas être modifiée si elle est enregistrée une fois enregistrées les déclarations sont orientées vers un des circuits vert, orange ou rouge¹.

➤ Circuit vert

C'est une procédure qui permet de disposer directement de ces marchandises dès le dépôt de la déclaration en détail, la vérification sur pièce et sur place des documents et de la marchandise qui se fait à postériorité le circuit vert est accordé par l'administration des douanes aux opérateurs économiques solvables.

➤ Circuit orange

Le dédouanement s'effectue par circuit orange, l'administration des douanes procède à une vérification documentaire sur les pièces à la déclaration en détail, le déclarant n'est pas confronté à une vérification sur place, sauf si l'inspecteur juge utile de l'accomplir

➤ Circuit rouge

Le dédouanement s'effectue par circuit rouge, elle est soumise à une vérification sur pièce et une vérification sur place

Vérification sur pièce : contrôle totale de documents constituent le dossier.

Vérification sur place : visite partielle ou totale des marchandises elles même.

II.2.2.5 Les éléments de la taxation douanière

a. Espace tarifaire :

L'un des éléments fondamentaux de la taxation pour déterminer les droits et taxes, c'est à-dire la nature des marchandises ou l'appellation tarifaire douanière pour cette marchandise,

¹BERCHICHE Abdelhamid (2011) « cours de droit douanier », Institut économique ,douanier et fiscal,AlgéroTunisien p 36

l'espèce et désignation tarifaire des marchandises.

b. L'origine

Est le pays où la marchandise a été récoltée ou extraite du sol.

C. La valeur en douane

Est la valeur vénale de la marchandise plus tous les frais engagés jusqu'au lieu de débarquement.

Exemple : prix marchandise + fret + assurance.

La valeur en douane :

- Sert au contrôle du commerce extérieur
- Sert à établir des statistiques du commerce extérieur
- Les règlements financiers avec l'étranger sont basés sur la valeur en douane

II.2.2.6 Liquidation des droits et taxes

Le déclarant s'acquiesce auprès de la recette des douanes des droits et taxes dus, se sont ceux en vigueur au jour de l'enregistrement de la déclaration en détail que se soit à l'importation ou l'exportation¹

Le calcul des droits et taxes se fait sur base imposable (assiette) qui détermine la valeur en douane de la marchandise exprimée en monnaie nationale.

Le taux des droits de douanes s'effectue sur la base du tarif douanier.

On cherche :

- Position tarifaire de chaque produit
- On détermine le taux de douane
- Taux de la valeur ajoutée (TVA) ou autres taxes

¹BERCHICHE Abdelhamid. *ibid.*P49

II.2.2.7 Rédaction de certificat de visite

Après accomplissement de la vérification l'inspecteur rédige le certificat de visite qui est considéré comme étant compte rendu il doit mentionner le résultat de la vérification.

- Admise pour conforme document : cas marchandises déclarées n'a pas fait objet de visite.
- Admise pour conforme visite : cas marchandises ayant fait objet de visite.
- Fausse déclaration

II.3 Ledédouanement de la marchandise

II.3.1 La conduite en douane des marchandises

L'opération de conduite en douane, consiste à acheminer la marchandise importée ou exportée vers le bureau de douane le plus proche de la frontière. Cette obligation prend naissance à l'instant même où la marchandise franchit la limite de territoire douanière lorsqu'il s'agit d'une importation¹.

II. 3.2 La mise en douane des marchandises

L'importation n'est pas en mesure d'assigner à la marchandise une destination douanière définitive en raison des délais très courts assignés au dépôt dans un délai de séjour n'excédant pas quatre mois à compter de la date d'enregistrement dans un registre spécial.

II.3.3 L'établissement de la déclaration en détail

II.3.3.1 Définition de la déclaration en détail

Toutes les marchandises importées, destinées à être exportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte dont les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assiéger aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes de même que les besoins du contrôle douanier²

¹Manuel des procédures douanières, page 18.

²Article 75 des codes des douanes p 63

II.3.3.2 L'objectif de la déclaration en détail

Les marchandises étant conduites au bureau des douanes ; on va falloir leur assigner un régime douanier définitif, c'est le rôle dévolu à la déclaration en détail.

Les marchandises peuvent être déclarées en détail par leurs propriétaires, le transporteur ou un intermédiaire agréé (commissionnaire en douane)

❖ Les éléments de la déclaration en détail

La déclaration établie par le déclarant doit obligatoirement, constituer tous les éléments d'identification nécessaires à la liquidation des droits et taxes, l'application de la réglementation douanière et l'établissement des statistiques douanières assignées à la marchandise s'enseignant sur :

- Noms et adresses du déclarant, du destinataire ou expéditeur
- Identification du moyen de transport
- Désignation des colis
- Nature des marchandises
- Espèce tarifaire, valeur en douane et origine de la marchandise
- Les taux des droits et taxes applicables
- La référence à l'extrait d'un régime préférentiel ou privilège éventuel
- Le lieu et la date de la déclaration
- La référence des documents présentés à l'appui de la déclaration

❖ Les documents à joindre en appui

- La facture
- Tous documents au titre exigé par l'administration douanière pour

l'application de la loi et règlement douanière (certificat d'origine, certificat de circulation, autorisation de l'admission temporaire, justification de sortie)

- Documents nécessaires pour l'application par le service des douanes des lois et

règlements particuliers (hygiène, santé publique, contrôle de la qualité)

- Les notes détail (liste de colisage)
- L'attestation d'assurances

- Les bons de livraison

II.3.4 La recevabilité du dossier au bureau de douane et son enregistrement

L'argent de recevabilité est chargé du contrôle de conformité de la déclaration et les documents selon la marchandise, Cette opération consiste à vérifier l'authenticité de la validité des signatures¹.

II.3.5 La vérification de la marchandise

L'article 92 du code douanier, algérien stimule que « les services des douanes ne procèdent à la vérification des marchandises que quand ils l'estiment utile, cette faculté est une prérogative que la loi confère aux douanes»

- ✓ La vérification de la marchandise est matérialisée par deux contrôlés :
- ✓ Le contrôle sur pièce, appelé également contrôle sur document, lequel vise à vérifier les documents suivants :
 - L'espèce tarifaire des marchandises
 - La valeur déclarée comme élément d'assiette
 - L'origine des marchandises
 - La quantité (poids volumes, quantité de marchandises).

II.3.6 La liquidation et acquittement des droits et taxes

La liquidation consiste à appliquer le taux des droits et taxes exigibles ou bas d'imposition correspondante telle d'elles ont été constatée ou admise par le service des douanes.

Le paiement des droits et taxes à l'administration des douanes permet au déclarant de disposer de sa marchandise.

Des facilités ont été accordées aux redevables ; il s'agit du régime dit crédit, de droit et de crédit d'enlèvement afin de ne pas freiner la relance économique.

¹Article 75 des codes des douanes p 63

II.3.7 L'enlèvement de la marchandise

Pour disposer de sa marchandise, le déclarant doit présenter un titre signifiant l'acquittement des droits et taxes dans le cas d'un paiement ou comptant.

Pour les paiements différés, l'inspecteur s'en tient au visa parlé sur la déclaration par le receveur, spécifiant le mode de paiement si les marchandises déclarées ne sont pas enlevées dans les délais prévus, elles sont mises au dépôt avec inscription au registre spécial.

Au terme d'un délai de quatre mois, les marchandises non enlevées sont susceptibles d'être vendus aux enchères afin de permettre à l'administration des douanes de récupérer ses droits et taxes.

II.3.8 La réception de la marchandise

❖ La réception quantitative

Cette opération est relativement simple, car elle consiste en la réception de la marchandise et du contrôle visuel des quantités et de son bon état apparent, exemple : emballage adéquat et non détérioré.

❖ La réception qualitative

Le contrôle quantitatif est plus complexe que le premier, car il nécessite des moyens matériels sophistiqués lesquels permettent un contrôle chimique, ce qui n'est pas toujours faisable immédiatement à cause de la complexité de l'opération. Quant au contrôle technique, il est parfois nécessaire d'attendre l'utilisation du produit pour déceler les défauts éventuels.

❖ Le stockage

Après la réception de la marchandise, celle-ci est entreposée dans des magasins généraux en attendant un emploi ultérieur, ce qui fait que l'essentiel du stock est observable.

Dans une entreprise il existe par conséquent un entrepôt ; le reste peut-être par exemple dans les ateliers pour usage à court ou moyen termes.

Les conditions de stockage des marchandises dépendent de la nature de l'entrepôt.

Exemple : surface, hauteur, moyen de manutention, personnel ainsi que de la nature

Section 04 : Les régimes douaniers économiques

Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement.

Les régimes douaniers économiques aident à l'optimisation des charges des entreprises qui travaillent avec l'étranger. Ils permettent le stockage, la transformation, l'utilisation ou la circulation des marchandises en suspension des droits de douane et des taxes¹

II.4.1 Les différents régimes douaniers

II.4.1.1 Transit

Est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane dit le départ à un autre bureau dit la destination par voie terrestre ou aérienne en suspension des droits et taxes et des prohibitions à caractère économique.

II.4.1.2 L'entrepôt douanier

Régime douanier économique permet l'emmagasiner des marchandises sous contrôle douanier dans des locaux agréés par les douanes sans paiement des droits et des taxes, il existe trois catégories d'entrepôt agréé par la douane²:

❖ Entrepôt public

Un régime économique qui permet le stockage dans des dépôts des marchandises avant qu'elles soient dédouanées ou enlevées par leur propriétaire.

Ces dépôts sont ouverts à tous les usagers (importateurs ou exportateurs) et à toutes les marchandises sauf (produits dangereux, produits des hydrocarbures) qui demande des locaux spéciaux.

L'entrepôt doit être construit et aménagé pour offrir une condition plus favorable :

– Aux opérations commerciales.

¹Idirksouri, les régimes douaniers économiques édition Alger livres, <http://www.douane.gov.dz> Douane Algérie

²Idirksouri, Idem, Douane Algérie

- Aux contrôles douaniers.
- Sécurité des marchandises.

❖ Entrepôt privé

Les entrepôts privés peuvent être créés par les sociétés commerciales et entreprises industrielles du secteur publique ou privé, il est réservé à l'usage exclusif de l'exploitant bénéficiaire des marchandises importés en son nom ou pour son compte. Les locaux doivent être aménagés de telles sortes à recevoir les marchandises.

L'ouverture d'un entrepôt se fait par une demande adressée à l'administration des douanes.

❖ Entrepôt industriel

Sont des établissements placés sous le contrôle de l'administration douanière, ou des entreprises autorisées et qui sont destinées à la production pour être réexportées par la suite en suspension des droits et taxes

II. 4.1.3 Admission temporaire

Régime douanier qui permet à l'administration dans le territoire douanier son avoir à Payer les droits et taxes et sans applications des prohibitions (interdiction d'importation) des marchandises importées mais dans le dut de réexporter dans un délai déterminé.¹

L'objet principal de l'admission temporaire est de favoriser les industries qui travaillent pour l'exportation.

Les industriels concernés par ce régime :

- Matière première semi fini et autre composants.
- Produit d'aide à la production : produits utilisés au cours du processus de production et qui disparaissent après utilisation.
- Matériel de production.

Ce régime se matérialise par une demande qui doit être déposée auprès de la direction de douane ou inspection divisionnaire.

¹Idirksouri, idem Douane Algérie

II.4.1.4 L'exportation temporaire

Ce régime douanier qui permet l'exportation temporaire sans application des mesures de prohibitions à caractère économique et dans un but défini tel que la réalisation de prestation de service ou pour utilisation professionnelles, de marchandises destinées à être réimportées dans un délai déterminé.

L'exportateur doit souscrire une déclaration cautionnée avec engagement de réimporter la marchandise

II.4.1.5 Réapprovisionnement en franchise

C'est le régime qui permet l'importation de produits qui sont équivalents à ceux contenus dans la marchandise exportée c'est-à-dire les marchandises importées en remplacement de celles contenues dans le produit exporté doivent être équivalents de leur ; espèce, qualité, quantité et caractéristiques techniques avec exonération totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, et ce régime est accordé aux marchandises d'origine étrangères à savoir¹ :

- Matières premières
- Produits catalyseurs, accélérateurs, ralentisseurs ou stoppeurs de réaction technique
- Produits semi finis
- Emballage conditionnement

Avantages liés à ce régime :

Exporter les produits compensateurs déjà fabriqués et importer les matières premières de base à partir desquelles il aurait dû être élaboré.

¹Idir ksouri, idem. Douane Algérie

Conclusion du chapitre

La phase de dédouanement est aussi importante que les autres étapes du processus d'une opération d'approvisionnement à l'importation.

A cet effet, le plus grand soin du déclarant toute les caractéristiques relatives à la matière importée et s'acquitter des droits et taxes dans des délais et normes prescrites par le code de douanes, afin d'éviter les pertes de temps et d'argent.

La douane en tant qu'institution de l'état contribue à la réussite des opérations d'importation, En effet, les marchandises, avant leurs entrée sont conditionner de suivre ces différents procédures douanières tout en cherchant le temps qui est un facteur important de la performance.

Et là, les états ont tout fait pour harmoniser le code douanier et le rendre applicable quels que soient les secteurs et les pays

CHAPITRE III

INTRODUCTION :

Le terme transit est souvent employé comme une appellation générique des spécialistes de la logistique. Les commissionnaires 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.

Dans un pareil contexte, Le transit est une procédure dans laquelle les marchandises peuvent circuler sous le contrôle de la douane entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane de la destination finale. Les procédures dysfonctionnelles de transit douanier augmentent les coûts de transport et constituent un obstacle majeur au commerce international, en effet, La façon d'assurer la sécurisation et l'efficacité du système de transit a fait l'objet de nombreuses discussions au sein de la communauté internationale.

A fin de, 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 sont essentiels pour assurer la libre circulation des marchandises en transit, de ce fait, 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.

I.1 Le concept de transit

Transit est la faculté de transporter des marchandises sous douane soit à destination, soit au départ d'un point déterminé du territoire, les marchandises expédiées en transit bénéficient de la suspension des droits et taxes, prohibitions et d'autres mesures économiques, fiscales ou douanières qui leur sont applicables. En principe toutes les marchandises sont admises au régime du transit mais il existe toutes fois les exclusions classiques du transit qui sont les substances psychotropes, les armes et les munitions.

Le régime de transit est ouvert à tous les modes de transport, la marchandise n'étant plus sous surveillance de la douane pendant qu'elle est en transit, donc il convient de prendre toutes les précautions en vigueur en matière de régime suspensif à savoir :

- Les mesures destinées à permettre le recouvrement des droits et taxes et pénalités en cas de disparition des marchandises.
- L'obligation pour l'expéditeur de représenter la marchandise au service des douanes du point de destination avant l'expiration du délai imparti.
- La mesure d'identification permettant de s'assurer que la marchandise représentée est bien celle qui a été admise au régime suspensif (scellement, prélèvement d'échantillon, escorte)

III.1.1. Les fonctions du transitaire

Le transitaire assure aussi de différentes fonctions¹ :

❖ Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

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

Le commissionnaire en douanes effectue des opérations administratives d'enregistrement, d'élaboration de documents douaniers. Assure ou supervise les liaisons techniques et administratives relatives à la circulation internationale des marchandises.

¹ Cours droit maritime transports-droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>. Date de consultation 12/06/2021

Le commissionnaire en douanes est un intermédiaire professionnel qui se charge de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises, pour le compte d'un client, en ayant le choix des voies et des moyens. Il soigne le transport de bout en bout et il est, à cet égard, tenu d'une obligation de résultat. Il peut être responsable soit de ses fautes personnelles, soit du fait des transporteurs auxquels la marchandise a été confiée. Il bénéficie d'une créance privilégiée sur la valeur de la marchandise qui lui est confiée.

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

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

❖ Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison

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

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

Le transitaire lorsqu'il agit en tant que consignataire va se présenter à la place du destinataire pour réceptionner la marchandise. Pour que la marchandise lui soit remise au destinataire ou à son représentant, il doit présenter un original du connaissement¹

❖ Le transitaire en tant que logisticien

La logistique est un métier en mutation et bien qu'elle soit connue depuis plus de quarante ans, ce n'est que ces dernières années qu'elle a pris une importance considérable².

¹ PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984, P. 160.

² Idem ,p160.

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

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

Le transitaire peut exercer une influence déterminante sur la création de valeur ajoutée dont profite le producteur. La logistique industrielle peut être scindée en deux volets. L'un est la logistique physique qui traite des transports et distributions, magasinages et manutentions. L'autre est la logistique de gestion qui s'occupe d'organiser et gérer les flux des marchandises.

❖ Le transitaire en tant qu'agent de manutention

Le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage. Ces prestations peuvent être accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, soit que les parties à l'opération de transport aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant autant de contrats¹.

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

¹PESTEL DEBORD .Ibid.P40

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

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

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

III.1.2. Le commissionnaire

Le commissionnaire est toutes personnes physique ou morale faisant profession d'accomplir les formalités de dédouanement qui intervient dans les échanges internationaux, il joue un rôle très important dans ce dernier,

Le commissionnaire est un intermédiaire qui a pour objectif, notamment, la réalisation pour un tiers des formalités de passage des marchandises d'un territoire douanier à un autre¹.

III.1.3. Les obligations du commissionnaire dans le cadre du transit

Le commissionnaire, quel que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage). Certains commissionnaire négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur clientèle de tarifs de groupage intéressants par comparaison avec le coût des envois isolés².

Les activités du commissionnaire recouvrent de très multiples facettes. Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais, établit et signe les lettres de transport, et couvre les assurances des marchandises. Le commissionnaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, 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. Le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité.

¹NICOLAS.P.Y, « Le transitaire et le commissionnaire de transport », Edition DMF, Paris, 1987. P30

Tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur. Les critères de choix sont : efficacité, fiabilité, rapidité, sécurité et coût¹

III.1.4 Les différents rôles du commissionnaire

Son rôle est de recevoir et de réexpédier la marchandise. Il joue un rôle de maillon entre deux phases de transport. Les autres rôles peuvent être présents dans les points suivants²:

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

❖ **Rôle principal du commissionnaire (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 transporteur³

- ✓ 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 et de lui informer : conseiller le client sur le mode d'acheminement et de conditionnement de sa marchandise en fonction de la destination envisagée, information sur les tarifs appliqués sur la même ligne de navigation, sur le navire choisi, la date du chargement.

❖ **Rôle accessoire du commissionnaire (Agir physiquement sur la marchandise)**

¹NICOLAS.P.Y. op cit . p50

²Melle LOUNIS Katia, OUAZENE Noria, KIZI Khadîdja, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) Le rôle du transitaire dans les opérations du commerce extérieur, Promotion 2013-2014.

³ NICOLAS.P.Y. OP Cit, P195

Il peut être tenu de certaines missions complémentaires¹ :

- ✓ Entreposage ;
- ✓ Emballage de la marchandise en attendant le transport suivant ;
- ✓ Groupe des marchandises en fonction de leur destination.
- ✓ Organiser la liaison entre les différents transporteurs
- ✓ Assurer ainsi la continuité du transport ainsi que toutes les Operations administratives connexes s'y rapportant

III.1.4.3. Rémunération du transitaire

Les commissions d'interventions et les frais annexes des dossiers traités représentent des marges faibles en égard à l'importance du travail fortifié. En opération, la rémunération du transitaire provient²:

- ✓ Des commissions négociées avec les transporteurs ;
- ✓ Des marges prises sur les opérations de manutention et sur les primes d'assurance.

C'est donc sa double fonction d'« apporteur» de fret aux transporteurs et d'« organisateur» qui justifie sa rémunération.

III.1.5. Les droits du commissionnaire

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

❖ Droit de facturation

Pour ce qui concerne la facturation, elle est différente selon qu'il s'agit d'une importation ou d'une exportation. La facture commence par une rubrique « concerne » qui doit être correctement remplie. Le « concerne » est essentiel. Elle comporte des informations essentielles : références, nombre de colis, poids, marques et numéros, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée, qui permettent de contrôler les délais³.

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

¹NICOLAS.P.Y .p 205

²Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5e édition, 2015, P-68

³Jean BELOTTI, ibid., P-67.

- ✓ Perception de droit de douane et d'une TVA ;
- ✓ La taxe de remise 1%, appelée « Droit du receveur » ;
- ✓ Les taxes de régie sur les alcools ou les honoraires du vétérinaire ;
- ✓ Une commission d'intervention ;
- ✓ Crédit d'enlèvement ;
- ✓ Avance de fond ;
- ✓ 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

❖ Droit de rémunération

La rémunération des commissionnaires n'apparaît pas dans les factures, leur principale source en réalité se trouve dans des commissions accordées par les transporteurs et dans des marges bénéficiaires attachées par Les commissionnaires sur les opérations de manutention et sur les primes d'assurance. Cela s'explique que Le commissionnaire est en même temps un apporteur de fret aux transporteurs, et aussi un organisateur de fret. Ces deux services méritent une rémunération¹

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

Le commissionnaire dispose d'un privilège général, il n'est pas nécessaire qu'il détienne la marchandise, la détention n'est pas une condition, ensuite, il bénéficie d'un droit de garde sur les marchandises, et enfin, la jurisprudence accorde aux transitaires la possibilité d'engager une exigence de constitution de preuve conventionnel dans les conditions générales du contrat, qui va leur admettre de bénéficier d'une garantie pour les opérations qui n'en pas bénéficier de plein de droit²

¹Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

²Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>

III.1.6. Les responsabilités du commissionnaire

- Le commissionnaire est responsable envers les transporteurs comme s'il était lui-même le chargeur
- Il rassemble et regroupe, ou permet de rassembler et de regrouper des cargaisons, et effectue ou veille aux opérations de groupage et dégroupage et de distribution des cargaisons.
- organise, pour le chargeur, le transport de marchandises du lieu de réception au lieu de livraison et en assume la responsabilité
- fournir des informations exactes sur la déclaration des marchandises¹

III.2 les enjeux du transit

Une opération de transit douanier comprend potentiellement de nombreuses barrières commerciales, car elle implique généralement un grand nombre de parties prenantes comme les services gouvernementaux, les transporteurs et les banques ou les institutions financières. Les carences d'un système de transit peuvent ralentir le commerce international de manière considérable et freiner ainsi le développement économique d'un pays.

Ainsi de nombreuses améliorations doivent être mise en place pour avoir un meilleur rendement des systèmes de transit².

III.2.1 Système de transit efficace

Un système de transit efficace peut promouvoir l'intégration économique régionale par le biais du commerce international entre les 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 placement 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 suit¹ :

¹Jean BELOTTI, op cite p 200

² Organisation mondiale des douanes, Manuel sur le transit, version provisoire pour la conférence 03/11/2014.

- 1) La facilitation du transit améliore la compétitivité régionale à travers le développement économique de chaque pays de la région ;
- 2) La facilitation du transit améliore le commerce international ;
- 3) La facilitation du transit améliore le réseau de production régional, conduisant à une meilleure intégration économique ;
- 4) La facilitation du transit encourage l'adoption d'un cadre légal international ;
- 5) La facilitation du transit peut constituer un tremplin vers l'harmonisation des autres mesures de facilitation du commerce ;

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.

III.2.2. Partage d'information efficace

Le partage d'informations entre bureaux de douane est essentiel pour garantir l'efficacité des systèmes de transit. Si le bureau de douane, ou la déclaration de transit est présentée, partage d'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'information améliore également la gestion des risques aux frontières et facilite la libre circulation des marchandises en transit à faible risque².

III.2.3. Système de garantie

Un système de garantie veille à ce que les droits et taxes de douane sujets a risque pendant une opération de transit soient couverts en permanence jusqu'à ce que les marchandises soient présentées a

¹TadashiYasui, 2003, Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales p 204

²TadashiYasui, Idem.

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.

III.2.4. 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 transit.

III.2.5. 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 question 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 risque¹.

III.2.6. Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité

Pour garantir la sécurité des marchandises pendant les opérations de transit, les administrations douanières apposent généralement des scelllements douaniers et des 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 scelllements spéciaux posés par les opérateurs de transit. De nombreux membre ont récemment mis en place des dispositifs de

¹MUCCHIELLI. G.L, « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005, p 210

suivie/scellements électroniques qui permettent de surveiller l'état et/ou l'emplacement des marchandises.

III.2.7. Infrastructure frontière

L'infrastructure frontalière est un élément important dans 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 ou de gros volumes de marchandises en transit sont présentes¹.

III.2.8. Gestion coordonnée des frontières

Les opérateurs 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 de transit consiste à établir un poste-frontière intégré.

III.2.9. Mesure des performances

La mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et identifie 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.

III.3 La logistique internationale

Le commerce international se matérialise par de nombreux échanges de marchandises entre divers pays. Lors de leur acheminement, les marchandises importées ou exportées suivent un itinéraire composé par une succession d'opérations de transport, manutention, stockage. Les différents points intermédiaires où s'effectue le changement du mode de transport sont des « points de transit ». Au niveau de chaque point de transit, se trouve un intermédiaire spécialisé qui prend en charge la

¹ MUCCHIELLI. G.L Ibid p 251

marchandise, réalise les différentes formalités de transit conformément aux Instructions qu'il a reçu : c'est le commissionnaire, qui de plus en plus varié ces prestations¹.

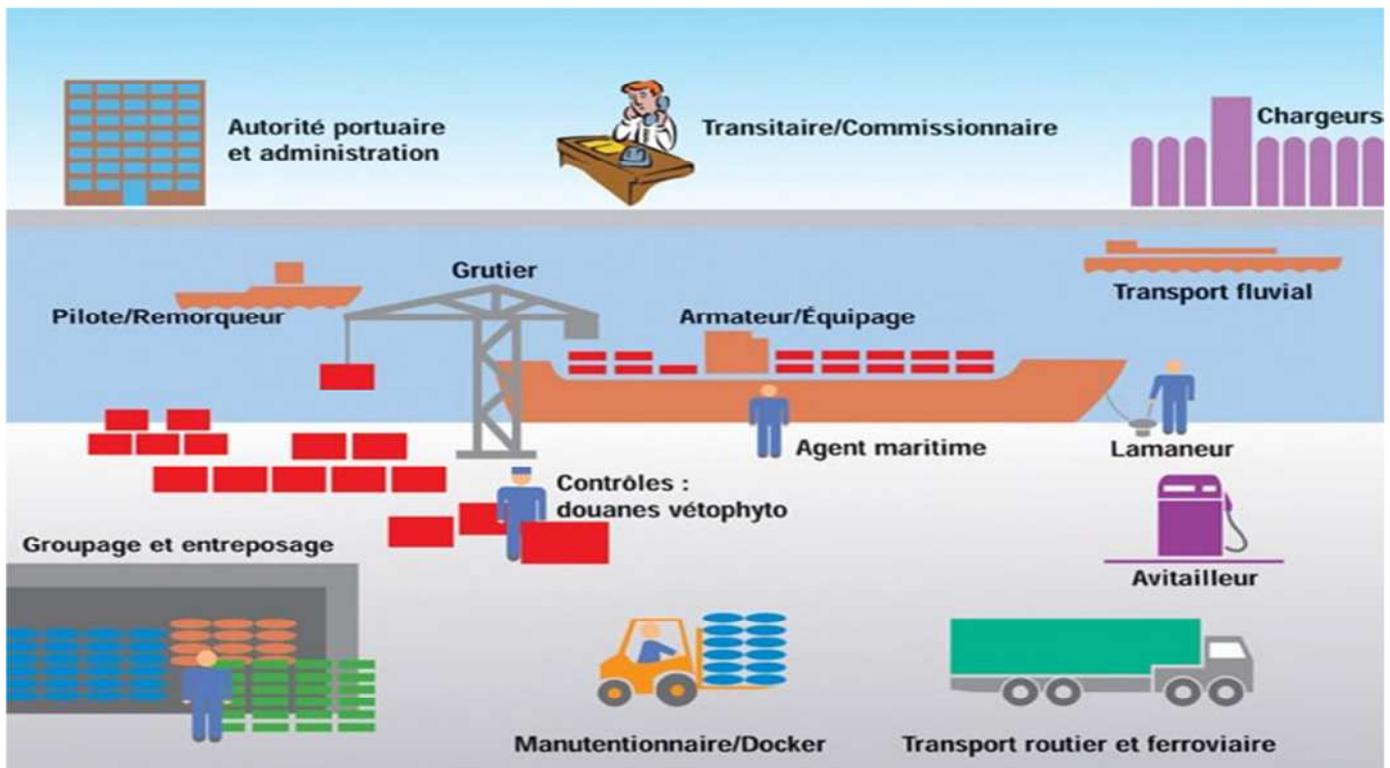
III. 3 .1 Le rôle de la logistique

- ❖ Le dockeur : charge et décharge le navire.
 - ✓ Le transporteur interne (Island transport) : transporte les conteneurs au niveau du terminal.-
- ❖ L'opérateur portuaire (port operator) : contrôle les opérations à l'intérieur du port.
 - ✓ L'acconier (stevedore) : s'occupe de la préparation juridique et matérielle des opérations de réception, de déplacement et d'entreposage des marchandises.
 - ✓ L'armateur (shipping line/alliance) : assure le transport maritime des marchandises.
 - ✓ Le consignataire (consigne) : Il est mandaté par l'armateur, il agit au nom et pour le compte de l'armateur. Il doit assurer toutes les opérations de réception ou de livraison de la marchandise et, ainsi effectuer les missions confiées par l'armateur.
- ❖ Il y a également d'autres acteurs pour assurer les services liés à la gestion des navires comme:
 - ✓ Les sociétés d'avitaillement;
 - ✓ Les sociétés de réparation et de maintenance de conteneurs;
 - ✓ Les entreprises de récupération des déchets des navires
- ❖ Enfin, l'autorité portuaire dont la mission consiste à gérer tout le port en prenant en compte la gestion :
 - ✓ Des installations portuaires;
 - ✓ De l'accueil et le départ des navires;
 - ✓ Du respect des règlements, etc.

¹ALEXANDRE la Grande « stratégie logistique », DUNOD, paris, 2003, P.133.

- ❖ D'après les études faites nous allons définir la chaîne logistique comme un ensemble d'entités impliquées directement dans les flux amont et aval de marchandises.

Figure n° 5 : Le rôle de la logistique



Source : Tiré à partir du lien

(<http://www.portdeguyane.fr/metiers/les-emploismaritimes-et-portuaires/>)

III. 3.2. Les modes de transport

On entend généralement par mode de transport une technique spéciale ou la combinaison d'un type de véhicule et d'un type de véhicule et d'un type d'infrastructure : train et sillons ferroviaires, camions et routes, etc.¹

La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir

¹CHERNAIS M. « transports et espace français », édition collection géographique France 1981. P 120

le moyen de transport le plus approprié selon le cout, la vitesse et cela en fonction de ses objectifs, les caractéristiques de chaque moyen de transport et les produits transportés.

Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateaux, avions, tubes) en transport par voie navigable. Transport terrestre, transport maritime, transport aérien et le transport par conduite. Dans ces différents modes de transport on distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules qui sont utilisés par le mode concerné.

III. 3.1.1. Le transport maritime

Le transport maritime des marchandises est un mode massifié qui assure plus de 80 % des échanges de marchandise au niveau mondial. Ce mode appuie sur des navires porte-conteneurs de taille croissante. Il a été aussi favorisé par la délocalisation des unités de production loin des marchés de consommation. Ce mode du transport est fondamental pour le commerce international car il permet le transport de grandes quantités de marchandises à un coût raisonnable. Il représente aussi un levier pour le développement de l'industrie sur les façades maritimes. Ce mode est basé principalement sur trois éléments. Le premier est l'infrastructure des ports et des terminaux à conteneurs. Le deuxième regroupe les navires et les feeders qui relient les ports maritimes. Le troisième se compose des systèmes qui assurent l'exploitation efficace du matériel et des infrastructures. Plusieurs acteurs/métiers se sont développés autour de ce mode du transport tels que : l'armateur, l'affréteur, le courtier maritime, l'opérateur de terminal à conteneur, etc.¹

III. 3.1.2. Le transport terrestre

le secteur du transport terrestre regroupe : Le transport routier, Le transport ferroviaire

A. Le transport routier:

Le transport routier reste le moyen le plus utilisé pour se déplacer à l'intérieur de pays afin de transporter les voyageurs ou les marchandises, le transport par voie routière est le mode plus simple et le plus souple, car son infrastructure est banalisée et permet l'option de transport de porte à porte. À partir de la simple piste d'origine, les routes ont pris progressivement des formes de plus en plus évoluées sur les mêmes itinéraires. Enfin, la route, qui n'est pas close,

¹ Wikimemoire.com « économie et gestion- les différentes modes du transport international ».

ne crée pas une rupture dans l'espace qu'elle traverse.¹

B. Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire s'effectue sur les sites propres. Il comprend, le train, le métro et le tramway. Le chemin de fer est un moyen de transport issu de la première révolution industrielle, associant une infrastructure (la voie ferrée), des véhicules spécifiques (les locomotives, les voitures et les wagons) ; c'est un système d'exploitation totalement

Le développement du chemin de fer est devenu, dès la fin du XIXe siècle, un des grands chantiers d'aménagement du territoire. Il est partisan d'une ambitieuse politique de développement des moyens de communication certainement pour les grandes distances²

Le transport par canalisation est le mode le plus compétitif pour le transport du pétrole ou du Gaz naturel sur de grandes distances terrestres.

Les fluides transportés par pipeline se déplacent dans des tubes en acier, soudés bout à bout, à des vitesses variant de 1 à 6 m/s. La pression et la vitesse sont créées par des pompes pour les liquides ou des compresseurs pour les gaz. Les oléoducs peuvent transporter plusieurs types de liquides, en séquences appelés "trains". Deux trains sont séparés par un mélange de produits. Le bouchon (ou zone) de mélange est éliminé à l'arrivée dans la station de réception

III. 3.1.3. Le transport aérien

Le transport aérien est un mode de déplacement de personnes ou marchandises utilisant l'avion ou l'hélicoptère. Ce mode est plus récent ; il est apparu au début du siècle comme une nouvelle technique de transport. En Algérie, le secteur du transport aérien est en pleine expansion grâce aux nouvelles infrastructures réalisées grâce aux plans de développement engagé dans le cadre de la relance économique. L'entreprise nationale « Air Algérien » est aussi en pleine phase de modernisation grâce aux nouveaux équipements acquis ces dernières années. Le transport aérien est un mode du transport bénéficie de plusieurs avantages:³

Rapidité : ce mode permet de prendre en charge les demandes urgentes.

Sécurité : c'est le mode du transport le plus sûr avec le plus bas nombre d'accidents enregistrés.

¹APEC – Référentiel des métiers cadres de la logistique et du transport.

²CHERNAIS M. op.cit., p. 169.

³ MOISE Donald (Daily):op.cit. p.172.

Régularité: la disponibilité des lignes régulières permet une bonne planification des flux de transport.

Fiabilité : les nombreuses réglementations de la bonne traçabilité de fret aérien font de l'avion le moyen du transport le plus fiable

Conclusion du chapitre

Le transit est primordial pour la facilité et la réussite des opérations liées au commerce extérieur et au transport international des marchandises. Les activités du transitaire sont complémentaire avec les autres intervenants ; les transitaires constituent un maillon fort dans la chaîne de transport maritime et ils s'occupent de la demande de leurs clients et ils défendent leurs intérêts et veillent à l'application avec rigueur des différents règlements douaniers.

Pour ce qui est du rôle du transitaire au niveau de la douane, il tend aujourd'hui à être plus réduit avec le 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 entre les différents territoires.

CHAPITRE IV

Introduction

La société International Transit Transport FILTRANS a vu le jour en Mars 1994, sa mission était de prendre en charge et développer les métiers de transit, de transport et entreposage qui étaient jusque là exercés par la société général maritime <GEMA> sa maison mère. Ainsi après plus de vingt d'année d'existence, FILTRANS est devenue un partenaire privilégié des autorités portuaires et un prestataire de choix des opérateurs économiques. actuellement, FILTRANS est située parmi les premiers réseaux d'agences. Son savoir-faire technique, sa structure financière solide et son expérience font qu'aujourd'hui, FILTRANS se présente comme un véritable professionnel du transit international, du transport et de l'entreposage

IV.1 présentation de l'établissement d'accueil

FILTRANS se présente comme un véritable professionnel du transit international, du transport et de l'entreposage. Son savoir-faire technique, sa structure financière solide et son expérience font qu'aujourd'hui, est une société par actions au capital de 200.000.000 DA, entièrement détenue par la maison mère GEMA. Elle est membre du Groupe G.A.T.M.A, lui-même actionnaire unique de GEMA, Elle est immatriculée au registre de commerce et son siège est à Alger, au 5, rue de Biskra –El Mohammedia

IV.1.1 Organisation et fonctionnement

La société FILTRANS est décomposée en divers centres de responsabilités, directions et agences. Dans ses relations opérationnelles avec les autorités portuaires, les opérateurs économiques et autres partenaires, la société est organisée comme suit :

❖ La direction exploitation commerciale

Elle assure d'une part la promotion, le marketing et le développement commercial, et d'autre part la coordination et la supervision du travail exécuté au niveau des agences régionales.

❖ L'agence

L'agence, rattachée hiérarchiquement à la Direction Générale, intervient dans les opérations locales pour le compte des opérateurs économiques.

Elle dispose des ressources et de l'autonomie suffisantes pour accomplir toutes les prestations qui lui sont confiées par les clients, directement ou par le biais de la Direction centrale, et dirigent les relations avec les autorités portuaires locales, Comme évoqué ci-avant, le réseau d'agences en propre assure une présence nationale sur les 7 plus importants ports commerciaux du pays : Alger, Bejaia, Djen Djen, Skikda, Annaba, Mostaganem et Oran

❖ Les directions de soutien

Les directions de soutien sont celles de l'administration et des ressources humaines, des finances et des systèmes d'informations.

Elles sont chargées d'apporter et de mettre à la disposition tous les moyens et les ressources nécessaires pour permettre aux agences un fonctionnement optimal dans la prise en charge des prestations de service.

La société dispose aussi d'un département QHSE, chargé d'animer et d'entretenir le système management qualité certifié au référentiel ISO 9001 V 2008.

IV. 1.2 RESSOURCES, ACTIVITES ET PERFORMANCES

IV. 1.2.1 Les ressources humaines

FILTRANS dispose d'un personnel qualifié et dévoué, dont l'effectif total est de 210 personnes, qui mettent toutes leurs compétences et leur savoir faire à sa disposition pour un fonctionnement optimal et dans le respect des exigences réglementaires et celles des clients conformément à sa politique qualité. Toutes les catégories socioprofessionnelles y sont représentées, comme l'indique le tableau ci-dessous :

Catégories Socioprofessionnelles	Nombre	(%)
Cadres	50	24
Maitrise et exécution	160	76
TOTAL	210	100

IV. 1.2.2 Les ressources matérielles et financières

Il s'agit des moyens de production de l'entreprise pour la réalisation de ses activités.

Les ressources matérielles de l'entreprise sont constituées de camions pour le transport de marchandises, d'équipements de manutention et de véhicules de liaison.

FILTRANS dispose d'installations de stockage, pour les conteneurs vides à Alger, et pour les marchandises, à Alger et Oran. Ces infrastructures totalisent une surface de plus de 70.000 M2.

En matière de ressources financières, FILTRANS dispose d'une assise assez confortable lui permettant de faire face à des opérations et des projets de grands comptes.

IV. 1.2.3 Les activités de FILTRANS

Elles sont subdivisées en 5 grands segments :

❖ Le transit

La principale prestation de service qui rentre dans cette activité est l'accomplissement des formalités administratives relatives à l'enlèvement des marchandises à l'importation et leur acheminement à l'exportation aussi bien dans le maritime, aérien que le terrestre.

Dans le cadre de cette activité, la société a de nombreux concurrents de niveaux, de réseaux et de qualifications diverses. Ces concurrents sont aussi bien nationaux, publics et privés qu'étrangers sous forme de succursales, filiales ou bureaux.

Dans le cadre de la rationalisation des dépenses logistiques notamment au titre des transferts, tendant à améliorer et consolider les équilibres internes et externes, FILTRANS offre l'avantage de facturer ses prestations en monnaie locale, et les excédents sont orientés vers des investissements de consolidation et d'extension.

❖ Le transport et la manutention

Elle couvre les opérations de chargement, de livraison et de retour, de marchandises, d'emballage ou de moyens.

Dans le cas de l'export, l'activité couvre aussi le chargement et le rapprochement des moyens de **transport, navire ou avion.**

Pour l'accomplissement de cette prestation, en plus de ses moyens propres, comme décrit plus haut, la société fait appel à son réseau de partenaires sélectionnés sur la base de leurs moyens, leur qualifications pour offrir un service à ses clients au même standard et dans le respect des mêmes exigences.

❖ Le stockage – le dépotage

Cette activité consiste dans l'entreposage de marchandises, soit en sous douane à l'import comme à l'export, soit en libre. Les marchandises contenues dans les containers et les remorques peuvent être dépotées afin de les restituer rapidement pour éviter les immobilisations et les surestaries qui peuvent en découler.

❖ La gestion des containers vides

Cette activité couvre la réception, après dépotage et restitution des conteneurs importés, leur préparation et leur transport au port pour leur réexportation.

❖ Le Conseil et l'Organisation

Ces services couvrent les étapes préparatoires des opérations d'importation ou d'exportation. Elles concernent le volet documentaire ainsi que les choix des moyens, des itinéraires en vue de leur optimisation.

IV. 1.2.4 Les performances de la société

La société est référencée au niveau national auprès de nombreux opérateurs économiques de différents niveaux et secteurs.

Du domaine pétrolier, dans le cadre de projets ou pour le fonctionnement, en passant par l'industrie, le bâtiment et les travaux publics, les références de FILTRANS couvrent un grand panel de secteurs. Les solutions proposées vont du dédouanement jusqu'au bout en bout dans le respect des limites réglementaires.

IV.1 .3 les engagements et qualité de FILTRANS

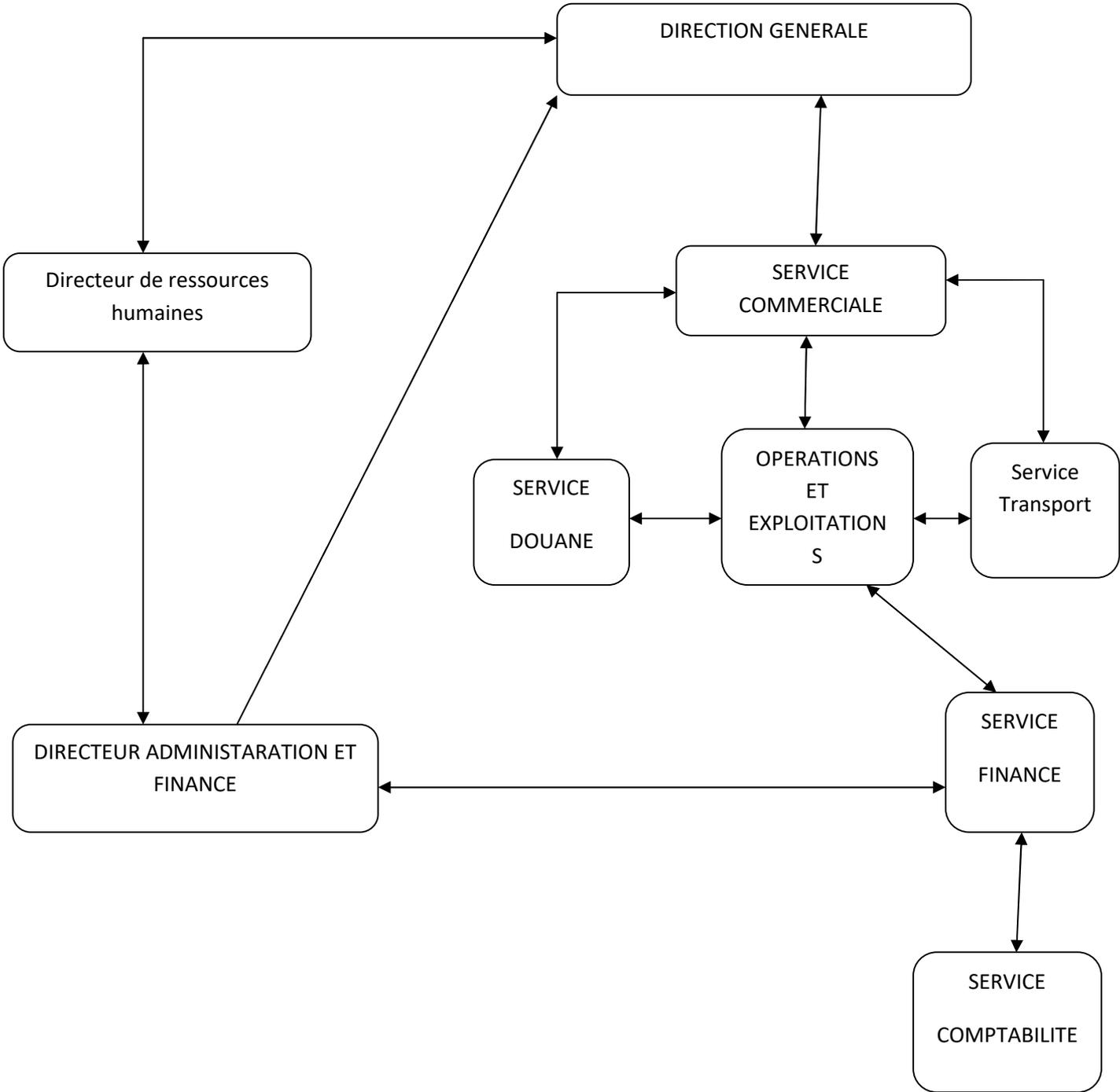
La société FILTRANS a mis en place et entretient un système management qualité certifié depuis 2008 au référentiel ISO 9001 v 2000 d'abord puis version 2008 par la suite. Elle s'attelle à l'actualisation de son système pour se conformer à la version 2015 du référentiel, et à moyen terme l'objectif est la mise ne place d'un Système Management Intégré.

Les engagements qualité de FILTRANS consistent principalement dans le respect des exigences réglementaires et celles des clients. La satisfaction des clients est une préoccupation permanente du management de la société ; son évaluation régulière en constitue la référence en vue d'apporter les améliorations pour en accroître le niveau.

Ces objectifs ne sont réalisables que grâce au dévouement et l'engagement de la ressource humaine que la société place au cœur de sa politique.

La pérennité de la société et de ses emplois passent par la croissance des affaires nécessitant la consolidation du portefeuille clients et la fidélisation de ces derniers, objectifs qui reposent sur le respect des exigences précitées.

Schéma N°08 : présentation de structure de stage



Source : Document interne du FILTRANS.

IV.2 Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation par voie maritime :

IV. 2.1 Pré déroulement :

Le client **SPA Société des ciments de Sour El Ghozlane** se présente au bureau FILTRANS a fin d'importer 4 produits liés à son activité du fournisseur sise en BELGIQUE Suite aux négociations faites sur plusieurs éléments :

- Prix : le prix total de produit que l'importateur (**SPA**) s'engage à payer à l'exportateur (SMT)
- Condition de livraison : l'exportateur (SMT) s'engage de livrer les 4 produits de BELGIQUE à Algérie sous condition (incoterm utilisé) dans ce cas l'incoterm utilisé FREE ON BOARD FOB : L'exportateur choisi le navire et paye les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, les formalités d'exportation incombent à l'exportateur le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.
- Mode de règlement : l'importateur versera le prix total le règlement se fera via la Banque BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
- La date de livraison : l'exportateur s'engage à livrer les 10 produits pour une date butoir du 02/03/2021
- Propriété réservée : le droit applicable en cas de litige (acheteur, vendeur) Le contrat commercial est conclu

Le fournisseur SMT s'engage à expédier les pièces et établir les documents nécessaires au client **SPA**.

IV.2.2. Dédouanement :

Les procédures suivies pour traiter le dossier d'importation définitive sont effectuées comme suit :

A/ Le client **SPA** domicile sa facture à la **BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE**.

Il fournit au commissaire les documents nécessaire pour procéder aux formalités de dédouanement qui sont :

- Facture d'achat domicilié
- Connaissance original endossé
- Copie de registre de commerce et carte fiscale
- Certificat d'origine
- Certificat de conformité
- Liste colisage
- Mandat (entre transitaire et son client)

B/ Le commissionnaire après la présentation de ces documents il procède aux formalités d'échange (retrait du pli cartable).

En attendant qu'il soit avisé par le consignataire du navire, un document par lequel il informe le client de l'arrivée réelle de la marchandise.

Ce document est appelé **AVIS D'ARRIVEE** qui comporte les informations suivantes :

- Nom du client
- Désignation des marchandises
- Nombre de colis
- Poids brut
- Accostage
- Référence à pays
- Numéro de B/L
- Date d'arrivée
- Nom du navire.
- Le port de débarquement
- Nom du navire
- Le port de débarquement
- Le port d'embarquement

C/ Une fois que ce document est reçu le client établit deux chèques au nom de la compagnie maritime chargée du transport de sa marchandise dans ce cas NASHCO. Le 1er pour payer les frais indiqués sur l'avis d'arrivée et le 2ème pour la caution du conteneur.

D/ Le commissionnaire en douane se rend ensuite chez NASHCO muni de l'avis d'arrivée ainsi que le connaissement original endossé au nom de la BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE. Pour faire l'échange retrait du pli cartable qui contient le bon à délivrer et la photocopie du connaissement.

E/ Après avoir reçu les deux documents le commissaire passe à l'ouverture de deux chemises cartonnées chemise bleue pour le commissaire (photocopie des documents du dossier)

Chemise verte pour la déclaration en douane (le dossier) Pour dossier d'importation avec les informations relatives à la commande.

Ce dossier comporte les documents suivants :

- Une grille de saisie : document saisi par le commissaire avec le système WINGCD au bureau de ce dernier à la BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE.
- Facture d'achat domicilié
- Photocopie de connaissement original endossé
- Photocopie d'avis d'arrivée
- Photocopie de registre de commerce
- Photocopie de la carte fiscale
- Certificat d'origine
- Certificat de conformité
- Liste colisage
- Bon à livrer.

F/ Une fois que tous ces documents sont rassemblés le commissaire se présente à la salle de saisie du port de Bejaia afin de saisir la déclaration dans le système SIGAD, et il imprime la déclaration

G/ Le commissaire avise le client du montant des droits et taxe à payer.

H/ Le Commissionnaire ajoute la déclaration à la chemise ouverte

I/ Le commissionnaire dépose le dossier complet (chemise verte) auprès de la douane, avec un avis de réception sur la chemise.

J/ Programmation de deux visites (une avec les services de fraude et l'autre avec les services de douane)

K/ Etablissement de la visite après 24 de sa programmation en présence du commissionnaire.

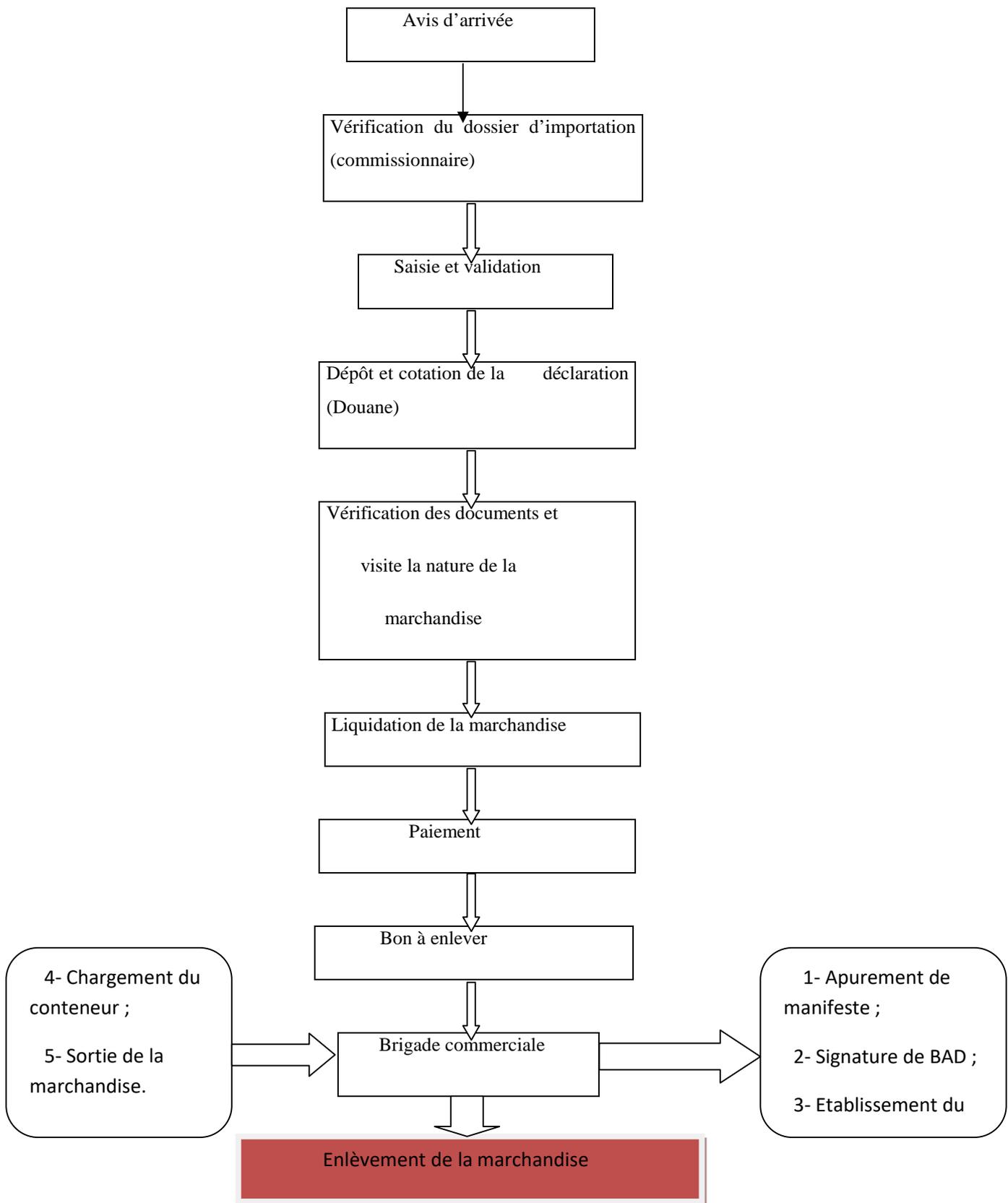
L/ Après la visite la douane procède à la vérification du dossier

M/ Le client avisé paye le droit et taxe ainsi les frais du magasinage, un bon à enlever lui sera remis.

N/ Le commissionnaire se présente au magasin pour la marchandise muni du bon à délivrer et du bon à enlever la marchandise lui sera remise.

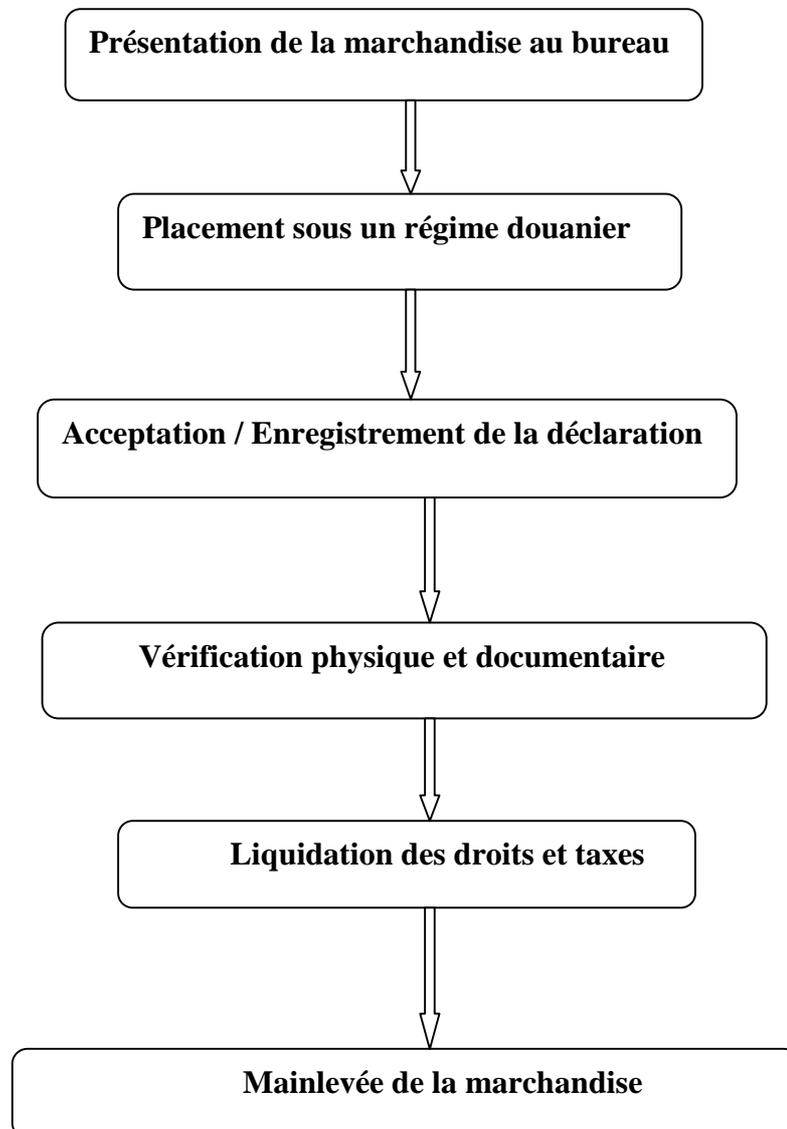
O/ Le commissionnaire envoie la marchandise le jour même au client

Schéma N°09 : Enlèvement de la marchandise



Source : Document interne FILTRANS

Schéma N°10 : Acheminement des marchandises en douane



Source : Document interne FILTRANS.

IV.3 les obstacles liés au transit

Le commissionnaire est souvent confronté à certains faits et acte pouvant affecter son image, sa notoriété ainsi que la crédibilité de son transit face à ses concurrents.

La fraude qui n'est qu'un exemple parmi tant d'autre, cette dernière est une infraction reconnue et punie par le code des douanes, Cette situation est un phénomène qui détruit le tissu économique, elle est une grande perte pour le budget de l'état tout en ne favorisant que certains individus au détriment de toute une nation ; C'est dans ce contexte que nous verrons bien entendu les faits conduisant à la manifestation de celle-ci ultérieurement.

Le milieu du monde des affaires et la concurrence est régi par certaines règles et principes auquel chacun doit s'y conformer. La fraude est de nature à favoriser la concurrence déloyale phénomène qui aura pour conséquence d'affaiblir les entreprises concurrentes.

Le commissionnaire doit savoir dire non à cet acte répréhensible même si cela est une pratique plus ou moins courante de certains commerçants.

IV.3.1 La manifestation de la fraude douanière

La fraude est une action consistant à tromper, à autrui ou à tourner une règle de droit ou une prescription légale par un comportement subtil. Elle est un acte de mauvaise foi, accompli volontairement en violation de la loi ou des règlements et portant atteinte aux intérêts d'autrui. La fraude sur les produits peut être considérée comme la tromperie portant sur la nature, l'origine la qualité ou la quantité des produits.

Tout cela pose avec l'acquittement les problèmes suivants :

- L'absence d'une harmonisation des prix et valeurs en douane.
- Ignorance et la non application des textes en vigueur.
- Inexistence d'un cadre juridique approprié.
- Porosité des frontières.
- La fraude constitue un manque à gagner pour l'Etat, par l'évasion et la distraction

d'importantes recettes douanières avec comme conséquences directe sur la relance économique du pays.

- S'ajoute une augmentation du taux de chômage des jeunes ainsi que la fermeture d'Entreprises.
- L'augmentation de certaines maladies dues à l'utilisation des produits qui sont le plus souvent mal conservé ou ne répondant pas aux normes internationales. Selon nos spécialistes de la santé, nous assistons à une augmentation de plusieurs types de cancer notamment du cancer de la peau qui est dut à l'utilisation de ces produits éclaircissants qui sont le plus souvent moins chers et accessibles à tous.
- Elles engendrent aussi une mévente des produits locaux ainsi qu'une baisse Considérable du chiffre d'affaires des entreprises concurrentes.

IV.3.2 les Problèmes de transit rencontrés à l'export

La procédure export est assortie d'une déclaration dite provisionnelle déposée un mois avant la conduite de la marchandise en bureau de douane escortée des documents suivant :

❖ Un document EUR1

Le cas où la marchandise est destinée en export à l'UE, ce document permet une exonération partielle des droits de douane en raison des accords de libre-échange signés avec L'UE.

S'il s'agit des produits agricoles. Alors des quottas se fixent, ainsi que d'autres frais qui submergent, en l'occurrence destinés à la protection de la politique agricole commune de l'UE ;

❖ Un certificat de visite ou d'inspection :

Ce certificat devra en principe épargner à l'exportateur une inspection des es marchandises dans les différents bureaux de douane parles quels transite la marchandise.

En cas d'omission de ce document, cela entrainera le blocage de la marchandise au port de destination, donc des retards de livraison et toute conséquence que comporte l'acte.

- Déficience des moyens destinés aux opérations portuaires (amarrage, déchargement, stockage)

- Absence des tarifs clairs dans certaines opérations.

-Retards douaniers pour les marchandises non courantes.

IV.3.3 Les Problèmes de transit rencontrés à l'import :

Pour ce qui est de la procédure import, il s'agit de la procédure la plus compliquée et qui pose maints problèmes aux commissionnaires :

- Conditions de détermination de la valeur au service de la valeur de la douane.
- un problème submerge, la valeur des marchandises calculée et déclarée par le transitaire se voit modifiée soit à la hausse soit à la baisse, du fait que cette valeur est ré calculée par le «service de la valeur » du bureau de douane.
- Incertitudes au niveau des départs de navires.
- Difficultés pour trouver des consignataires.

IV.3.4 Les Problèmes inhérents à la bonne conduite des acteurs face aux deux opérations d'import et d'export :

- Retard des prises en charge et de la cotation des déclarations sans si quel acon gestion des guichets pour ce qui concerne le dépôt physique des déclarations.
- Difficulté importantes pour l'obtention de la main levée, du essentiellement à la lenteur de la connexion au système informatique et à l'insuffisance des moyens humains.
- Manque de sécurité, Les clans destinés n'hésitent pas à s'attaquer aux camions dans les carrefours. Ce qui pousse certains commissionnaires à faire escorter leurs camions, le cas où le transporteur s'assure par le commissionnaire.

Conclusion du chapitre

A la lumière de cette étude, nous dirons que le commissionnaire occupe une place de choix dans le commerce International, cela se justifie par sa présence dans les différents processus de dédouanement car il exerce principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions commerciales pour faciliter les échanges entre les pays.

L'étude sur le déroulement d'une opération de dédouanement de la marchandise «**FILTRANS**», elle nous a permis de voir les étapes et les conditions qui doivent être remplies à travers les différents documents et les dossiers à fournir pour l'importation et l'exportation de marchandises. Ses procédures nécessitent l'intervention de nombreux intermédiaires comme la douane, la banque, le port et le commissionnaire. Ce stage d'un mois (1mois), il nous a permis de nous faire une idée de la profession de transit, d'être en

contact avec les documents de l'importation et l'exportation à côté des professionnels bien expérimentés, on apprend les différentes procédures de dédouanement nous espérons de trouver des solutions pour éviter toutes anomalies sur la qualité et l'étiquetage des produits destinés en état ou autre produits soumis au contrôle de conformité et la vérification et établissement des documents demandés par le service de fraude.

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

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Le commerce extérieur joue un rôle important dans l'économie d'un pays permettant son ouverture à l'extérieur. La phase la plus marquante de son évolution, et celle qui commence à partir des années quatre-vingt, conduisent à la mondialisation actuelle.

Dans le cadre d'une économie de marché ouverte à la concurrence étrangère, la douane devrait affirmer son rôle économique en accompagnant les entreprises et les investisseurs par des mesures de facilitation, de réglementation, des procédures et pratiques douanières, par la participation à la sécurité de la santé humaine et animale, au contrôle de la qualité et des normes de fabrication, à la protection de l'environnement. Et enfin la mise en place d'un système d'information performant et permettant à l'Etat de garantir la neutralité des mécanismes douaniers et fiscaux et une transparence dans les activités du commerce extérieur.

Le transit joue un rôle important dans le développement du commerce extérieur à travers la facilitation des échanges entre les pays et son application pour lutter contre les fraudes commerciales, et garder les intérêts des parties prenantes dans les opérations du commerce extérieur.

Les opérations de transport sont facilitées par le transit, qui est l'élément indispensable dans la réussite des opérations du commerce extérieur. Les activités du transit sont complémentaires avec les autres auxiliaires du transport, constitue de ce fait, un maillon fort dans la chaîne du transport maritime, et dans la chaîne économique et commerciale.

A l'importation comme à l'exportation chaque fois qu'une marchandise quelque elle soit 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 commissionnaire joue les intermédiaires et intervient lors de l'arrivée de la marchandise pour faciliter et diminuer le travail des douanes, d'où il doit procéder au dédouanement des marchandises dans des règles de l'art en prenant soin de vérifier chaque manœuvre établie.

Néanmoins, la tendance du développement technologique comme les systèmes informatiques, et la libéralisation des échanges avec l'apparition des zones franches et les accords commerciaux, à travers l'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires, peut réduire l'activité de transit, ainsi perdre de son importance dans le commerce extérieur.

L'étude que nous avons effectuée dans ce domaine, elle nous a permis de mettre quelque recommandation qui peut apporter des améliorations du fonctionnement des activités de transit, qui sont comme suit :

- L'utilisation des nouveaux moyens technologiques et le développement des techniques de communication.
- La réduction des formalités douanières et les documents à fournir dans les opérations de dédouanement

En se basant sur les constatations précédentes exposées, nous sommes en position d'affirmer l'hypothèse N°01. Effectivement, les opérations de dédouanement exigent des étapes à savoir: la déclaration des marchandises qui se fait par le déclarant en douane, la vérification des marchandises qui désigne les différentes réglementations et mesures prises par la douane pour assurer que cette marchandise est conforme par rapport à tout ce qui figure dans la déclaration, la liquidation et l'acquittement des droits et taxes et enfin l'enlèvement des marchandises.

* L'hypothèse N°02 suppose quant à elle, que le commissionnaire coordonne plusieurs opérations connexes et de transport, chose confirmée par notre étude, en effet, le transitaire exerce plusieurs activités (commissionnaire de transport, commissionnaire en douane, consignataire de marchandises et agent de manutention) et certaines missions complémentaires telles que l'entreposage, gardiennage, groupage/dégroupage et empotage/dépotage.

Malgré cela, les commissionnaires restent une source d'informations pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Ils 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

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

➤ Ouvrages

- ✓ **BERR** .J-Claude,TREMEAU .Henri, « Le droit douanier »,6ème Edition Economica .(2006)
- ✓ **BERCHICHE** Abdelhamid « cours de droit douanier », Institut économique, douanier et fiscal,AlgéroTunisien, (2011)
- ✓ **C** .Kamel«dictionnaire du commerce international et de l'importation exportation». Edition CAL/LMP
- ✓ **CHERNAIS** M. « transports et espace français », édition collection géographique France 1981.
- ✓ **IDIR** ksouri, le régime douanier économique édition Alger livres,
- ✓ **MICHEL** rainelli, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8e édition, 2002.
- ✓ **MUCCHIELLI**J.L. « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005
- ✓ **MAHDI** Abbas, l'accession à l'OMC, le Harmattan, 2009/4 (N°71),
- ✓ **NICOLAS**.P.Y. « Le transitaire et le commissionnaire de transport », Edition DMF, Paris, 1978
- ✓ **PESTEL** DEBORD , « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984,
- ✓ **JEAN** BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5e édition, 2015
- ✓ **TADASHI** Yasui , Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales , 2003
- ✓ **ALEXANDRE** la Grande « stratégie logistique », DUNOD, paris, 2003

➤ Sites web

<https://www.douane.gov>

<https://Annuaire.logistiqueconseil.org>,

<https://www.bsi-economics.org>

<https://Annuaire.logistiqueconseil.org>

<https://www.douane.gouv.fr>

<https://www.uncitral.org>

<https://www.imf.org>

<https://www.douane.gov.dz>

<https://www.medafco.org>,

<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>

Wikimemoire.com « économie et gestion- les différentes modes du transport international ».

➤ Séminaires et Mémoires

*Melle SALHI Souad, IGGUI Amel, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) , Le rôle du transit dans le commerce extérieur, Promotion 2006-2007

* Melle LOUNIS Katiba, OUAZENE Noria, KIZI Khadidja, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) Le rôle du transitaire dans les opérations du commerce extérieur, Promotion 2013-2014

➤ Documents

*Cour technique douanière institue ouaguenoun, promotion 2006/2009

*Document interne du FILTRANS.

*Cours droit maritime transports-droit international, site web: Manuel des procédures douanières,

*Ministère du commerce, « Recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008,

*Article Présentation de l'organisation mondiale des douanes

*Article 10 du code des douanes

*Article 75 des codes des douanes

Les Annexes

CMA CGM ALGERIE SPA

06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA

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



Banque: AGB:032001074393001208-10

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

BL: PIR0177740 - PIR0177740 - FR001

AVIS D'ARRIVEE

Client : 0000220665 - REF: DZIM1317323

Récépionnaire: AFTAL SPA

ROUTE DES DUNES BP 73 CHERAGA/ALGER

Voyage 0AN5WN1MA Navire CONTSHIP ACE Prov. MALTE D. Accost: 18/05/2021

lieu chargement: ###

Zone.: BEJAIA/BEJAIA/

Gros: 777

Bureau douane: BEJAIAPORT

Art	BL1	Détail BL	size	MarchandiseD1	Colis	Poids	Tare
083-00	PIR0177740	APZU4527067	40ST	STC LUBRICANTS	20	19 480,000	3 700,000
083-00		CMAU8026984	40ST		20	19 480,000	3 720,000
083-00		TGHU5036580	40ST		20	19 480,000	3 700,000
083-00		ECMU4391786	40ST		20	19 480,000	3 720,000

Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	137 600,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	15 480,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 300,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	13 600,00
DZA06	PEAGE	1 577,10
DZA07	TIMBRE BL	1 000,00
VAT00	T V A	32 405,85
Montant=		203 962,95
DEUX CENT TROIS MILLE NEUF CENT SOIXANTE DEUX D A ET QUATRE-VINGT QUINZE CTS		

1USD= 133,5833 1EUR= 161,8629

Important:

- 1- Veuillez vous présenter muni du connaissement original(éventuellement endossé par votre banque)
- 2- a partir du 1ier Juillet 2020 - d'un cheque de suivi conteneurs 375 000 DA/20' 750 000 DA/40'
- 3- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.
- En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur
- 4- Cet avis d'arrivée ne tient pas lieu de facture. La facture sera établie au moment de l'échange.
- 5- A partir du 01 Mars 2020 la restitution du vide se fera systématiquement à la zone logistique extra-portuaire d'GHIL OUBEROUAK (Bejaia) ou à TIXTER (BBA).
- 6- Les surestaries appliquées des navires accostés à partir du 1ier Mai 2020:
 - 20'ST :franchise 15jours du 16-40: 26\$ de 41-60j: 48\$ de 61-90 :62\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-40j: 52\$ de 41-60j:96\$ de 61-90j :124\$
 - 20'REF :franchise 5jours du 6-11j :55\$ de 12-30:100\$ de 31-90 :120\$ 40'REF: franchise 05jours du 6-11:110\$ de12-30:200\$ de 31-90j :240\$
- 7- Frais de Gestion:
 - Tout BL dont les conteneurs ne sont pas restitués dans un délai de 90jours est soumis à une facturation supplémentaire de frais de gestion 40 000 DA HT.
- 8- CMACGM Algérie n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée des ses marchandises.

SHIPPER: LPC SINGLE MEMBER S.A
124 MEGARIDOS AVENUE
TEL +302 108 093 932
FAX+302 108 093 999

ORIGINAL BILL OF LADING

VOYAGE NUMBER:
OBM4PS1MA
BILL OF LADING NUMBER:
PIRO177740

CONSIGNEE: A L'ORDRE DE NAFTAL
BRANCHE COMMERCIALISATION
DIRECTION LUBRIFIANTS ET
PRODUIT SPECIAUX
ROUTE DES DUNES BP 73
CHERAGA ALGER ALGERIE*

EXPORT REFERENCES:



NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify
NAFTAL
BRANCHE COMMERCIALISATION
DIRECTION LUBRIFIANTS ET
PRODUIT SPECIAUX
ROUTE DES DUNES BP 73
CHERAGA ALGER ALGERIE**

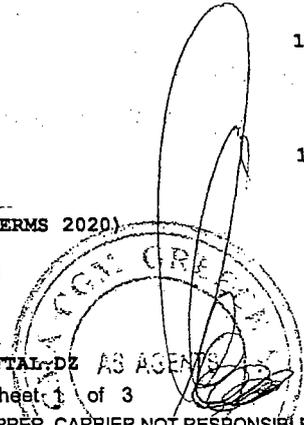
CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros
Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95
562 024 422 R.C.S. Marseille

PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
	PIRAEUS	PIRAEUS	THREE (3)

VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY
ORDSUMMER	PIRAEUS	BEJAIA PORT, ALGERIE	

MARKS AND NOS. CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
---------------------------------------	----------------------------	--	-----------------------	------	-------------

APZU4527067 SEAL G9756889	1 x 40ST	20 PALLETS 1000 CARTONS ON 20 PALLETS NET WEIGHT: 17.700 KG	19480.000	3700	50.000
CMAU8026984 SEAL G9756890	1 x 40ST	20 PALLETS 1000 CARTONS ON 20 PALLETS NET WEIGHT: 17.700 KG	19480.000	3720	50.000
TGHU5036580 SEAL G9756887	1 x 40ST	20 PALLETS 1000 CARTONS ON 20 PALLETS NET WEIGHT: 17.700 KG	19480.000	3700	50.000
ECMU4391786 SEAL G9756779	1 x 40ST	20 PALLETS 1000 CARTONS ON 20 PALLETS CFR BEJAIA PORT ALGERIE (INCOTERMS 2020) LUBRICANTS CONTRAT NO. 01/2021/BR.COM/LPS NET WEIGHT: 17.700 KG *NIF:099916000969164 **EMAIL:FATMAZOHRA.MISRATI@NAFTAL-DZ Continued on Next Sheet	19480.000	3720	50.000



Sheet 1 of 3
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.

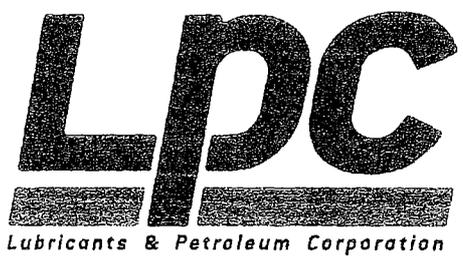
ADDITIONAL CLAUSES

- 4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility
- 5. FCL
- 77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff
- 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/dock are for Receiver's account.
- 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge.
- 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.
- 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.
- 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.
- 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant.
- 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver.
- 251. Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 26 per day per 20 ft and USD 52 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 48 per day per 20 ft and USD 96 per day per 40 ft. From the 61st day USD 62 per day per 20 ft and USD 124 per day per 40 ft.

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or unit indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.
All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.
In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.
(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE: PIRAEUS 08 MAY 2021	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM GREECE S.A. as agents for the carrier CMA CGM S. A.
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING	

Annexe N° 04



LPC SINGLE MEMBER S.A
124 MEGARIDOS AVENUE 19300 ASPROPYRGOS, GREECE
TEL +302 108 093 932 FAX+ 302 108 093 999

DATE : 28.04.2021

LISTE DE COLISAGE

DEMANDEUR : NAFTAL
ADRESSE : BRANCHE COMMERCIALISATION
DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUITS SPECIAUX
ROUTE DES EUNES BP 73
CHERAGA ALGER ALGERIE
DESTINATION : BEJAIA PORT - ALGERIE
BATEAU : NORDSUMMER

DESCR. DE PRODUIT	QUANTITY	EMBALLAGE
CHELIA TURBO DIESEL SUPER 15W40	4.000	5L

CFR BEJAIA PORT ALGERIE
(INCOTERMS 2020)

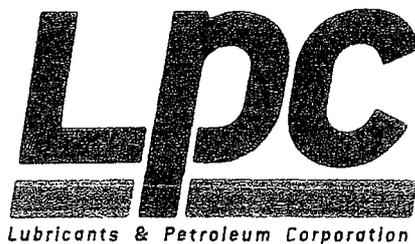
POIDS NET : 70.800,00 kg
POIDS GROSS : 77.920,00 kg

CONTRAT NO. 01/2020/BR.COM/LPS

Container number
TGHU5036580, CMAU8026984, APZU4527067, ECMU4391786

FOR LPC S.A.

DEPT. DE EXPORTATION



LPC SINGLE MEMBER S.A
124 MEGARIDOS AVENUE 19300 ASPROPYRGOS GREECE
TEL +302 108 093 932 FAX+302 108 093 999

Date : 28/04/2021

CONTRAT NO 01/2020/BR.COM/LPS

CERTIFICATE DE CONFORMITE DE LA FOURNITURE

Nous soussignes, la société LPC S.A. , certifions par le present que les marchandises (CHELIA TURBO DIESEL SUPER 15W40) livrees a NAFTAL, selon notre facture No 36-0002291 du 28.04.2021, sont conformes aux normes européennes et à la réglementation algérienne en vigueur. (décret exécutif N° 54 du 30 Aout 2000).

De la part de LPC S.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'V. Monos', is written over a faint, stylized graphic element that resembles a signature or a logo.

V. Monos
Exports Sales Manager

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ MOVEMENT CERTIFICATE

<p>1. Εξαγωγέας (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα) Exporter (name, full address, country) LPC SINGLE MEMBER S.A. CORPORATION OF PROCESSING AND TRADING OF LUBRICANTS AND PETROLEUM PRODUCTS 124 MEGARIDOS AVE. 19300 ASPROPYRGOS GREECE TEL: 0030 210 8093900 FAX: 0030 210 8093999</p>	<p>EUR. 1 αριθ. A 1059863</p> <p>Συμβουλευτείτε τις σημειώσεις στην πίσω σελίδα πριν από τη συμπλήρωση του εντύπου See notes overleaf before completing this form</p>
<p>3. Παραλήπτης (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα) (προαιρετική μνεία) Consignee (name, full address, country) (optional) NAFTAL BRANCHE COMMERCIALIZATION DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUIT SPECIAUX, ROUTE DES DUNES BP73 CHERAGA, ALGER ALGERIE</p>	<p>2. Πιστοποιητικό χρησιμοποιούμενο στις προτιμησιακές συναλλαγές μεταξύ Certificate used in preferential trade between</p> <p>..... EU και and ALGERIA </p> <p>(Να αναφερθούν οι ενδιαφερόμενες χώρες, ομάδες χωρών ή εδάφη) (Insert appropriate countries, groups of countries or territories)</p>
<p>6. Πληροφορίες σχετικές με τη μεταφορά (προαιρετική μνεία) Transport details (optional)</p>	<p>4. Χώρα, ομάδα χωρών ή έδαφος των οποίων τα προϊόντα θεωρούνται ως καταγόμενα Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating GREECE</p> <p>5. Χώρα, ομάδα χωρών ή έδαφος προορισμού Country, group of countries or territory of destination ALGERIA-</p>
<p>8. Αριθμός είδους, Σήματα και αριθμοί. Αριθμός και είδος δεμάτων(1). Περιγραφή των εμπορευμάτων Item number. Marks and numbers. Numbers and kind of packages (1). Description of goods CONEX (4) N°: TGHU 503658-0, CMAU 802698-4, APZU 452706-7, ECMU 439178-6.</p> <p style="text-align: center;">COLLIS 4000 LUBRICANTS ON 80 PALLETS</p>	<p>9. Μεικτή μάζα (kg) ή άλλη μετρική μονάδα (λίτρα, m³, κτλ.) Gross mass (kg) or other measure (litres, m³, etc.) 77,920</p> <p>10. Τιμολόγια (προαιρετική μνεία) Invoices (optional)</p>
<p>11. ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ CUSTOMS ENDORSEMENT</p> <p>Πιστοποίηση της ακριβείας της δήλωσης Declaration certified Έγγραφο εξαγωγής (2) Export document (2) Εντύπο EX-A αριθ. 10542-1 Form no..... Της Of Τελωνείο BROO4005 Customs office Χώρα ή έδαφος έκδοσης GREECE Issuing country or territory ΠΙΡΑΕΥΣ 28/04/21 (Τόπος και ημερομηνία) Place and date</p> <p>(Υπογραφή) Signature</p> <p>Σφραγίδα Stamp</p>	<p>12. ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΕΞΑΓΩΓΕΑ DECLARATION BY THE EXPORTER</p> <p>Ο υπογράφων δηλώνω ότι τα ανωτέρω περιγραφόμενα εμπορεύματα πληρούν τους απαιτούμενους όρους για την έκδοση του παρόντος πιστοποιητικού</p> <p>I, the undersigned declare that goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate</p> <p>(Τόπος και ημερομηνία) place and date ΠΙΡΑΕΥΣ 28/04/21</p> <p>LPC SINGLE MEMBER S.A. CORPORATION OF PROCESSING AND TRADING OF LUBRICANTS AND PETROLEUM PRODUCTS 124 MEGARIDOS AVE. 19300 ASPROPYRGOS GREECE TEL: 0030 210 8093900 FAX: 0030 210 8093999</p>

ΕΚΤΥΠΩΣΗ: 7/16



(1) Για τα μη συσκευασμένα εμπορεύματα να αναφερθεί ο αριθμός των αντικειμένων ή να τεθεί η μνεία "χύμα".
 If goods are not packed, indicate number of articles or state "in bulk" as appropriate.
 (2) Να συμπληρωθεί μόνον εφόσον το απαιτούν οι κανόνες της χώρας ή του εδάφους εξαγωγής.
 Complete only where the regulations of the exporting country or territory require.



LPC SINGLE MEMBER S.A.
CORPORATION OF PROCESSING AND TRADING
OF LUBRICANTS AND PETROLEUM PRODUCTS
 HEAD OFFICE: 124, MEGARIDOS AVENUE 19300 ASPROPYRGOS 009 Greece
 Tel: +302108093900 Fax: +302108093999
 VAT: EL 997253630 - TAX OFFICE: FAE ATHINON
 G.E.MI. No : 134886307000 - RNP:616
 GREEK CHAMBER OF COMMERCE REGISTRATION NUMBER: 51252

ORIGINAL

PAGE: 1 from 2

DELIVERY ADDRESS		CUSTOMER ADDRESS				DOCUMENT TYPE		Invoice		
NAFTAL BRANCHE COMMERCIALISATION DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUIT SPECIAUX ROUTE DES DUNES BP 73 CHERAGA ALGER ALGERIE Algeria		NAFTAL BRANCHE COMMERCIALISATION DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUIT SPECIAUX ROUTE DES DUNES BP 73 CHERAGA - ALGER - ALGERIE VAT : 0 Algeria				CODE: 1250		INVOICE No : 36 0002291 INVOICE DATE : 28.04.2021 SAP DOC : 90496963 CURRENCY : USD RATE : EURO/USD 1/1,20880 DELIVERY TERMS : CFR BEJALA PORT - ALGERIA		
PRODUCT	PRODUCT DESCRIPTION	UoM	QUANTITY	GR WEIGHT KG	NET WEIGHT(KG)	UNIT PRICE	VALUE	DISCOUNT	NET VALUE	VAT
MX01346	CHELIA SUPER TD 15W40 CARTON 4X5L	MT	70,800	76.400,00	70.800,00	1440,000000	101.952,00		101.952,00	
SPM7005	PALLET	PC	20,000	380,00						
SPM7005	PALLET	PC	20,000	380,00						
SPM7005	PALLET	PC	20,000	380,00						
SPM7005	PALLET	PC	20,000	380,00						
4.000 CARTONS 4X5L (16 800 BOTTLES) CFR BEJALA PORT ALGERIE (INCOTERMS 2020) CONTRAT NO. 01/2021/BR.COM/LPS PAYMENT TERMS : 50 JOURS DATE DE CONNAISSEMENT VESSEL : NORDSUMMER CONTAINER : TGHU5036580, CMAU8026984, APZU4527067, ECMU4391786 PACKAGE : CARTONS 4X5L ORIGIN COUNTRY : GREECE										
REFERENCE DOCUMENT : (DN 41 0059758/27.04.2021, DN 41 0059765/27.04.2021, DN 41 0059768/27.04.2021, DN 41 0059777/28.04.2021)										
FOR CLEARANCE AT THE THIRD CUSTOMS OFFICE OF PIRAEUS FREE OF VAT TAX ACCORDING TO THE ARTICLE 24 OF LAW N.2859/2000. SEAL G 9756887										
ISSUER										



LPC SINGLE MEMBER S.A.
CORPORATION OF PROCESSING AND TRADING
OF LUBRICANTS AND PETROLEUM PRODUCTS

HEAD OFFICE: 124, MEGARIDOS AVENUE 19300 ASPROPYRGOS 009 Greece
 Tel: +302108093900 Fax: +302108093999
 VAT: EL 997253630 - TAX OFFICE: FAE ATHINON
 G.E.MI. No : 134886307000 - RNP:616
 GREEK CHAMBER OF COMMERCE REGISTRATION NUMBER: 51252

ORIGINAL



PAGE: 2 from 2

DELIVERY ADDRESS NAFTAL BRANCHE COMMERCIALISATION DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUIT SPECIAUX ROUTE DES DUNES BP 73 CHERAGA ALGER ALGERIE Algeria		CUSTOMER ADDRESS NAFTAL BRANCHE COMMERCIALISATION DIRECTION LUBRIFIANTS ET PRODUIT SPECIAUX ROUTE DES DUNES BP 73 CHERAGA - ALGER - ALGERIE VAT : 0 Algeria		CODE: 1250		DOCUMENT TYPE Invoice INVOICE No : 36 0002291 INVOICE DATE : 28.04.2021 SAP DOC : 90496963 CURRENCY : USD RATE : EURO/USD 1/1,20880 DELIVERY TERMS : CFR BEJAIA PORT - ALGERIA				
PRODUCT	PRODUCT DESCRIPTION	UOM	QUANTITY	GR WEIGHT KG	NET WEIGHT (KG)	UNIT PRICE	VALUE	DISCOUNT	NET VALUE	VAT
	CARRY FROM NIF NUMBER : 099916000969164 BANK DETAILS : NATIONAL BANK OF GREECE ATHENS GR IBAN NO. : GR57 0110 1042 0000 1043 0002 229 FOB COST 99.828,00 USD FREIGHT COST 2.124,00 USD CFR COST 101.952,00 USD		150,800		19 MAI 2021		101.952,00		101.952,00	
				<div data-bbox="757 687 1312 935" data-label="Image"></div>						
TOTAL				77.920,00	70.800,00					
REFERENCE DOCUMENT : (DN 41 0059758/27.04.2021, DN 41 0059765/27.04.2021, DN 41 0059768/27.04.2021, DN 41 0059777/28.04.2021) FOR CLEARANCE AT THE THIRD CUSTOMS OFFICE OF PIRAEUS FREE OF VAT TAX ACCORDING TO THE ARTICLE 24 OF LAW N.2859/2000. SEAL G 9756887							NET VALUE : 101.952,00 TOTAL VALUE : 101.952,00 PAYABLE AMOUNT : 101.952,00 TOTAL VALUE EUR : VAT AMOUNT EUR : TOTAL IN EURO : 84.341,50			
ISSUER										

The issuance of this document constitutes processing of pers. data according to the legislation for the protection of pers. data as it is in force. D.P.O e-mail : dpo@moh.gr



Branche
Commercialisation

FICHE TECHNIQUE

CHELIA SUPER TD 15W40

(Moteurs poids lourds)

DIRECTION Lubrifiants &
Produits Spéciaux

Huile Moteur

Utilisation et propriété :

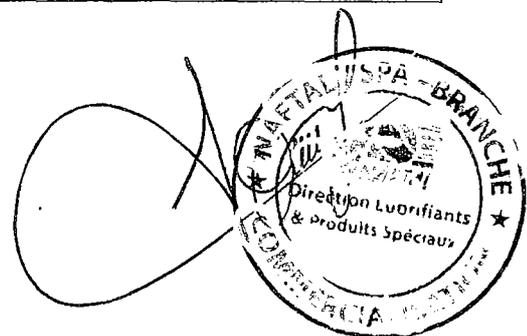
Huile minérale de type SHPD (Super High Performance Diesel) conçue pour répondre aux demandes de lubrification les plus exigeantes des moteurs diesel et turbo diesel de la dernière génération des camions, tracteurs routiers, véhicules utilitaires et engins de travaux publics. Le grade 15W40 est choisi pour répondre aux principales recommandations des constructeurs automobiles, cette huile convient également pour la lubrification des véhicules légers diesel. Son niveau de performance très élevé fait référence aux spécifications techniques qui permettent d'augmenter l'intervalle de vidange jusqu'à **25 000km**

Caractéristiques Physico-Chimiques :

Essais	Norme	Unité	Valeurs	
			Min	Max
Densité à 15°C	D 1298		-	-
Viscosité à 40°C	D 445	Cst	-	-
Viscosité à 100°C	D 445	Cst	12,5	16,3
Indice de viscosité	D 2270		126	-
Point d'éclair VO	D 92	°C	215	-
Point d'écoulement	D 97	°C	-	-27
Moussage Seq I	D 892	ml	-	10/0
Seq II	D 892	ml	-	50/0
Seq III	D 892	ml	-	10/0
Teneur en ca	D 4927	%Pds	0.24	-
Teneur en Zn	D 4927	%Pds	0.10	-
Teneur en phosphore	D 4927	%Pds	0.09	-
Cendres sulfatées	D 874	%Pds	1	1.8
Teneur en soufre	D 1552	%Pds		
TBN	D 2896	mgKOH/g	9	-

Spécifications techniques / Homologations

- ACEA E7-12/ E7-08 issue 2
- API CI-4
- VOLVO VDS-3
- MB 228.3
- MAN 3275-1
- RENAULT RLD 2



Santé sécurité & environnement

Dans les conditions usuelles d'utilisation, ce produit ne présente pas de danger particulier ni de risque particulier d'inflammation ou d'explosion, en usage normal

Ne pas rejeter ce produit dans l'environnement.

Nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques générales de nos produits pour faire bénéficier notre clientèle de l'évolution de la technologie

Composition du produit fini :

Huile de base : 79%

Additifs : 21 %

Emballage :

Fut 180 kg

Bidon 20L

Bidon 05L




Liste des annexes

- Annexe N°01 : L'avis d'arrivée.
- Annexe N°02 : Facture commerciale (avis d'aliment)
- Annexe N°03 : Le connaissement (B/L).
- Annexe N°04 : La liste de colisage.
- Annexe N°05 : Certificat de conformité.
- Annexe N°06 : Certificat de circulation EUR1.
- Annexe N°07 : Certificat d'origine.
- Annexe N°08 : Bon à délivrer.
- Annexe N°09 : la fiche technique.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ABREVIATIONS

LIST DES TABLEAUX

INTRODUCTION GENERALE.....01

CHAPITRE I: le commerce international

Introduction04

Section 01 :L'évolution et structure du Commerce International.....05

I.1.1 L'évolution du commerce international05

I.1.1.1 Le commerce international avant 1945.....05

I.1.1.2La période 1945-199006

I.1.1.3La période 1990 à nos jours.....07

I.1.1.4 Evolution récente du commerce mondial.....08

I.1.2 La structure du commerce international.....08

Section 02 :Les Institutions du Commerce International.....13

I.2.1 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilé(FIATA).....13

I.2.2 La Banque Mondiale (BM)14

I.2.3 Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)14

I.2.4 Chambre du Commerce Internationale (CCI)15

I.2.5 Organisation Mondiale des Douanes (OMD).....15

I.2.6 Organisation Mondiale du Commerce (OMC)16

I.2.7 Commission des Nations Unies sur le Commerce International (CNUDCI)16

I.2.8 Fond Monétaire International (FMI)16.

Section 03 :Commerce Extérieur en Algérie..... 17

I.3.1 Libéralisation du commerce extérieur en Algérie17

I.3.2 Les accords internationaux de l'Algérie19

TABLE DES MATIERES

I.3.3 L'adhésion de l'Algérie à l'OMC	21
Section 4 :Les techniques de paiement à l'international	23
I.4.1 L'encaissement simple	23
I.4.2 L'encaissement documentaire	23
I.4.2.1 La remise documentaire.....	24
I.4.2.2 Crédit documentaire	25
I.4.2.3 La lettre de crédit stand-by.....	29
Conclusion du chapitre	31
 Chapitre II : les Formalités de dédouanement	
Introduction	33
Section 01 : Généralités sur la douane	33
II.1.1 Définition de la douane	33
II.1.2 L'organisation de la douane.....	33
II.1.3 Les missions de la douane	34
II.1.3.1 La mission économique.....	34
II.1.3.2 La mission fiscale	35
II.1.3.3 Les autres missions de la douane	35
II.1.4 La description des droits de douane	35
II.1.4.1 Le code de douane.....	35
II.1.4.2 Le droit douanier	36
II.1.4.3 Le tarif douanier	36
II.1.4.4 L'assiette des droits de douanes.....	36
II.1.4.5 L'espèce tarifaire (position tarifaire).....	36
II.1.4.6 La valeur en douane.....	37
 Section 02 : La procédure de dédouanement des marchandises en Algérie.....	37
II.2.1 Les opérations préalables au dédouanement.....	37
II.2.2 L'opération de dédouanement de marchandises importé.....	38
II.2.2.1 Etablissement de la déclaration en détail	38
II.2.2.2 Le délai et le lieu de dépôt de la déclaration en détail.....	40

TABLE DES MATIERES

II.2.2.3	Recevabilité de la déclaration en détail.....	40
II.2.2.4	Enregistrement de la déclaration.....	41
II.2.2.5	Les éléments de la taxation douanière.....	41
II.2.2.6	Liquidation des droits et taxes.....	42
II.2.2.7	Rédaction de certificat de visite.....	42
Section 03 : Le dédouanement de la marchandise.....		43
II. 3.1	La conduite en douane des marchandises	43
II. 3.2	La mise en douane des marchandises	43
II.3.3	L'établissement de la déclaration en détail.....	43
II. 3.3.1	Définition de la déclaration en détail.....	43
II.3.3.2	L'objectif de la déclaration en détail	44
II.3.4	La recevabilité du dossier au bureau de douane et son enregistrement.....	45
II.3.5	La vérification de la marchandise.....	45
II.3.6	La liquidation et acquittement des droits et taxes	45
II.3.7	L'enlèvement de la marchandise	46
II.3.8	La réception de la marchandise	46
Section 04 : Les régimes douaniers économiques.....		47
II. 4.1	Les différents régimes douaniers.....	47
II.4.1.1	Transit	47
II.4.1.2	L'entrepôt douanier.....	47
II. 4.1.3	Admission temporaire.....	48
II.4.1.4	L'exportation temporaire.....	49
II.4.1.5	Réapprovisionnement en franchise.....	49
Conclusion du chapitre		50
 Chapitre III:le champ d'activité de transite		
Introduction.....		51
Section 1: Le concept de transit		52
III.1.1	Les fonctions du transitaire	52

TABLE DES MATIERES

III.1.2. Le commissionnaire	55
III.1.3 Les obligations du commissionnaire dans le cadre du transit	55
III.1.4 Les différents rôles du commissionnaire	56
III.1.4.3. Rémunération du transitaire	57
III.1.5. Les droits du commissionnaire.....	57
III.1.6. Les responsabilités du commissionnaire	59
Section 2: les enjeux du transit.....	59
III.2.1 Système de transit efficace	59
III.2.2 Partage d'information efficace	60
III.2.3 Système de garantie	60
III.2.4 Simplification des formalités de douane	61
III.2.5 Gestion des risques	61
III.2.6 Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité	62
III.2.7 Infrastructure frontière	62
III.2.8 Gestion coordonnée des frontières	62
III.2.9 Mesure des performances	62
Section 3: la logistique internationale.....	63
III. 3 .1 Le rôle de la logistique.....	63
III.3.2 les modes de transport.....	64
III. 3.2.1 Le transport terrestre.....	65
III. 3.2.2 Le transport aérien.....	65
III. 3.1.3 Le transport aérien	66
Conclusion du chapitre.....	67
Chapitre IV: le champ d'activité du transit le cas d'étude FILTRANS	
Introduction.....	68
Section 01 : présentation de l'établissement d'accueil	68
IV.1.1 Organisation et fonctionnement	68
IV. 1.2 Ressources, activités et performances.....	69

TABLE DES MATIERES

IV. 1.2.1	Les ressources humaines.....	69
IV. 1.2.2	Les ressources matérielles et financières.....	70
IV. 1.2.3	Les activités de FILTRANS.....	70
IV. 1.2.4	Les performances de la société.....	72
IV.1.3	les engagements et qualité de FILTRANS.....	72
Section 02	: Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation par voie maritime	74
IV. 2.1	Pré déroulement.....	74
IV.2.2.	Dédouanement.....	75
Section 03	: les Obstacles liés au transit.....	80
IV.3.1	La manifestation de la fraude douanière	80
IV.3.2	les Problèmes de transit rencontrés à l'export	81
IV.3.3	Les Problèmes de transit rencontrés à l'import	82
IV.3.4	Les Problèmes inhérents à la bonne conduite des acteurs face aux deux opérations d'import et d'export	82
Conclusion du chapitre		82
CONCLUSION GENERALE		83

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ANNEXES

TABLE DES MATIERES

Résumé

Le commerce extérieur est un facteur primordial pour le développement de toute économie ce qui explique L'accroissement des volumes des échanges commerciaux. A cet effet, les entreprises se trouvent dans l'obligation d'accéder aux marchés étrangers afin d'être plus compétitives elles font appel la plupart du temps aux intermédiaires appelés commissionnaire qui effectuent les formalités administratives et réglementaires, et s'assurent que les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux circulent entre le point d'origine et le point de destination. Cette recherche a pour objectif d'essayer de comprendre la place et le rôle du commissionnaire 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 FILTRANS.

Mots clés : commissionnaire, procédure de dédouanement, la douane, transit, le commerce extérieur.

Foreign trade is a key factor for the développement of any economy, which explains the incérase in trade volumes. To this end, companies find themselves obliged to access foreign markets in order to be more competitive, most of the time they call on intermediaries called commission agents who carry out administrative and regulatory formalities, and ensure that the internationally traded goods move between the point of origin and the point of destination. The objective of this research is to try to understand the place and role of the commission agent in international trade, and to understand the process of customs clearance of goods within a transit agency, and this by carrying out a documentary methodological study and a study on a practical case of the FILTRANS transit agency.

Keywords: commission agent, customs clearance procedure, customs, transit, foreign trade.

ملخص:

التجارة الخارجية هي عامل رئيسي لتنمية أي اقتصاد، وهو ما يفسر الزيادة في حجم التجارة. تحقيقاً لهذه الغاية، تجد الشركات نفسها مضطرة للوصول إلى الأسواق الأجنبية لتكون أكثر قدرة على المنافسة، وفي معظم الأحيان تستخدم وسطاء يطلق عليهم وكلاء العمولة ذين ينفذون الإجراءات الإدارية والتنظيمية، ويتأكدون من أن السلع المتداولة دولياً تنتقل بين نقطة المنشأ والوجهة. الهدف من هذا البحث هو محاولة فهم مكان ودور الوكيل بالعمولة في التجارة الدولية، وفهم عملية التخليص الجمركي للبضائع داخل وكالة العبور، وذلك من خلال إجراء دراسة منهجية وثائقية ودراسة حول حالة عملية لوكالة العبور. FILTRANS.

الكلمات المفتاحية: الوكيل بالعمولة، إجراءات التخليص الجمركي، الجمارك، العبور، التجارة الخارجية.