

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



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 transitaire au sein de la chaîne  
logistique internationale**

**Cas : SARL Transit BOUDEBZA**

**Réalisé par :**

**-MERZOUK Zakaria**

**- LAIDI Lotfi**

**Encadré par :**

**Mr. RACHID M**

**Promotion 2021/2022**

## **REMERCIEMENTS**

Nous remercions Dieu, le tout puissant de nous avoir accordé volonté et encouragé pour accomplir ce travail.

Nous avons aussi le plaisir de remercier vivement notre encadreur Mr RACHID.M qui a accepté de nous encadrer, on le remercie pour son soutien dans la préparation de ce travail, pour ses conseils, ses pertinentes remarques et ses orientations.

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

Un égard très particulier à l'encontre de la « SARL Transit BOUDEBZA », à son personnel, qui nous a offert l'opportunité et l'amabilité de réaliser notre stage pratique.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.

## DEDICACE

JE DÉDIE CE TRAVAIL À :

MON TRÈS CHER PÈRE, POUR SES ENCOURAGEMENTS ET SON SOUTIEN, CELUI QUI A TOUJOURS SACRIFIÉ POUR ME VOIR RÉUSSIR QUE RIEN NE M'ENTRAVÈ DANS MES ÉTUDES PUISSE DIEU LUI ACCORDER MEILLEURE SANTÉ.

MA TRÈS CHÈRE MÈRE, SOURCE DE MA VIE, QUI ME DONNE TOUJOURS L'ESPOIR DE VIVRE ET QUI N'A JAMAIS CESSÉE DE PRIER POUR MOI, QU'ALLAH LUI DONNE SANTÉ ET LONGUE VIE.

MA TRÈS CHÈRE SŒUR. QUI NE MÉNAGE AUCUN EFFORT POUR MON BIEN ÊTRE.

TOUS MES CHERS AMIS QUI M'ONT TOUJOURS ENCOURAGÉ, SANS OUBLIER MON CHER BINÔME LOTFI, SA PATIENCE ET SA COMPRÉHENSION TOUT AU LONG DE CE TRAVAIL DE RECHERCHE, JE LUI SOUHAITE PLUS DE SUCCÈS.

**M.ZAKARIA**

## **DEDICACE**

**EN SIGNE DE RESPECT ET DE RECONNAISSANCE, JE DÉDIE CE TRAVAIL :**

**D'ABORD À MES CHERS PARENTS :**

**À MA TRÈS CHÈRE MÈRE, QUI MA TOUT DONNÉE, QUI MA SOUTENUE PAR SES PRIÈRES, SON AMOUR, SA TENDRESSE ET QUI EST TOUJOURS PRÉSENTE, ET CONTINUE DE L'ÊTRE POUR FAIRE MON BONHEUR.**

**À MON TRÈS CHER PÈRE, POUR SES SACRIFICES, SES CONSEILS, QUI MA ENCOURAGÉ À ALLER DE L'AVANT TOUT AU LONG DE MES ÉTUDES.**

**À MES FRÈRES ET SŒURS, MERCI POUR TOUT CE QUE VOUS FAITES POUR MOI.**

**À MES AMIS ET PARTICULIÈREMENT LES PLUS INTIMES (MOUNIR, HAMZA, HICHAM), EN TÉMOIGNAGE DES MOMENTS INOUBLIABLES, DES SENTIMENTS SINCÈRES, ET DES LIENS SOLIDES QUI NOUS UNISSENT.**

**À MON TRÈS CHER BINÔME ZAKARIA POUR SA PATIENCE ET SA COMPRÉHENSION TOUT AU LONG DE CE TRAVAIL**

**À TOUTE PERSONNE QUI A CONTRIBUÉ DE PRÈS OU DE LOIN À L'ABOUTISSEMENT DE CE TRAVAIL.**

**LÀIDI. L**

## **Liste des abréviations :**

GCL : Gestion de la Chaîne Logistique.

ICC : International Chamber of Commerce

EXW : EX Works (à l'usine)

FCA : FREE CARRIER (franco transporteur)

CPT : CARRIAGE PAID TO (port payé jusqu'à)

CIP : CARRIER AND INSURANCE PAID TO (Port assurance payés jusqu'à)

DAP : DELIVERED AT PLACE (Rendu à destination)

DPU : DELIVERED AT PLACE UNLOADED (livrée au lieu déchargé)

DDP : DELIVERED DUTY PAID (rendu droits Acquittés)

FAS : FREE ALONGSIDE SHIP (Franco le long de navire)

FOB : FREE ON BOARD (franco à bord)

CFR : COST AND FREIGHT (coût et fret)

CIF : COST INSURANCE AND FREIGHT (coût assurance fret)

DAT : DELIVERED AT TERMINAL (Rendu au terminal)

IATA : International Air Transport Association

NVOCC : Non VESSEL Operating Common Carrier

UNTCA : Union National des Transitaires et Commissionnaires Algériens

SARL : Société à Responsabilité Limitée.

TC : Conteneur

B/L : Bill of LADING (Connaissance)

NIF : Numéro d'Identification Fiscale

GTD : Logiciel informatique utilisé par les transitaires pour la Gestion des Tarifs Douaniers

SIGAD : Système d'information DE Gestion Automatisée de la douane.

CMR : Convention de transport Marchandise par Route

BMT : Bejaïa Méditerranéen Terminal

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaïa

## Liste de figures

<b>Figure 1 : Schéma représentatif du processus de la logistique .....</b>	<b>7</b>
<b>Figure 2: Schéma représentatif des différents flux de la logistique.....</b>	<b>9</b>
<b>Figure 3: Schéma représentatif de la SUPPLY Chain management.....</b>	<b>13</b>
<b>Figure 4: Organigramme de la SARL Transit BOUDEBZA .....</b>	<b>44</b>

## **SOMMAIRE**

**Liste des abréviations**

**Liste des figures**

**Introduction générale**

**Chapitre I: de la logistique à la SUPPLY Chain management**

**Introduction**

**Section01 : Evolution et définition de la logistique**

**Section02 : La chaine logistique internationale**

**Conclusion**

**Chapitre II : Les incoterms et les auxiliaires de transport.**

**Introduction**

**Section01 : Définition et rôle des incoterms dans la chaine logistique.**

**Section 02 : Les risques et auxiliaires de transport international.**

**Conclusion**

**Chapitre III : la place des intervenants en douane au sein de la chaine logistique internationale.**

**Introduction**

**Section01 : Statut juridique et activités du commissionnaire et du transitaire en douane.**

**Section 02 : activités, fonctions et rôles de transitaire.**

**Conclusion**

**Chapitre VI : Cas Pratique au sein de la SARL Transit BOUDEBZA.**

**Introduction**

**Section01 : présentation de l'organisme d'accueil.**

**Section02 : Etude de cas sur le déroulement et les procédures de dédouanement d'une marchandise.**

**Conclusion**

**Conclusion générale**

### Introduction générale

Le commerce international est défini comme étant l'ensemble des échanges internationaux, particulièrement les opérations d'achats et de ventes des marchandises entre les pays. Il s'est évolué à plusieurs reprises depuis l'antiquité, mais l'échange moderne n'est apparu qu'à la fin de la seconde guerre mondiale où ont été enregistrés plusieurs facteurs qui ont contribué à l'accroissement et l'évolution des échanges.

L'accroissement démographique constitue un facteur primordial dans l'augmentation du volume de la consommation, et ensuite le développement du processus de production (révolution industrielle). D'autre part, Les entreprises ont adopté plusieurs stratégies afin de répondre à la demande croissante des biens et services, comme la diversification des produits.

Tous ces mouvements des échanges internationaux nécessitent un système qui permet l'optimisation et la gestion de l'offre et la demande des produits ou services. Ce système est la logistique internationale qui accomplit de nombreuses tâches et fonctions dont le but est de faire parvenir dans les meilleurs délais et conditions les marchandises, d'un vendeur situé dans un pays à un acheteur ou un client situé dans un autre pays. Sachant que la logistique internationale n'est pas limitée par le transport seulement, elle inclut aussi d'autres opérations comme : l'emballage, le choix des moyens de transport, le chargement en fonction de la nature de la marchandise et de la destination, les opérations de dédouanement au départ qu'à l'arrivée, le stockage, la livraison et l'assurance des marchandises.

En effet, on ne peut pas aborder le commerce international sans pour autant mentionner l'évolution du transport, lequel a contribué à la réduction des distances et rapprocher les différents espaces entre les acheteurs et les vendeurs en effectuant un nombre important de déplacement de marchandises dans le monde, ce qui a donné au transport une place importante. Pour le déplacement des marchandises à l'international, de différents modes de transport sont utilisés, tels que : le transport terrestre, aérien, et maritime ; le choix d'un mode de transport se fait par rapport aux opportunités que chaque mode offre en fonction la nature des marchandises transportées.

Les opérations de la logistique deviennent de plus en plus complexes avec l'évolution du volume des transactions à l'international, ce qui a rendu leurs gestions difficiles. A l'arrivée d'un nouveau processus de la chaine logistique internationale qui offre les meilleures solutions concernant une gestion et un contrôle plus vaste des flux en circulations ; le monde logistique est plus au moins difficile à cerner.

## Introduction générale

---

La chaîne logistique internationale englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit depuis l'extraction de la matière première chez le premier fournisseur jusqu'à la livraison au client final (dernier consommateur), en passant par les étapes de transformation, de stockage et de la distribution. La chaîne logistique internationale peut se définir comme la coopération de tous les partenaires pour l'élaboration d'un produit fini.

La chaîne logistique internationale est gérée par des acteurs appelés auxiliaires de transport international, qui exercent les prestations d'affrètement, de groupage, de stockage, de manutention, de la livraison, de la cargaison, ainsi que le courtage et la commission de transport, ces auxiliaires se chargent des produits depuis les lieux de production où d'enlèvement, en passant par l'acheminement jusqu'à leurs destination où stockage dans les entrepôts.

Les auxiliaires de transport sont multiples. Dans notre présente recherche nous nous intéressons aux transitaires, qui accomplissent les différentes formalités douanières nécessaires à l'opération d'enlèvement des marchandises. Pour l'administration des douanes, elle s'intéresse beaucoup plus au transitaire car c'est un auxiliaire de transport qui exerce l'ensemble des formalités douanières à la fois (déclarant en douane, prestataire de services, mandataire de marchandises, commissionnaire en douane et de transport), le transitaire a le pouvoir également d'intervenir dans les opérations de la chaîne logistique, telles que : la prise en charge de la marchandise à l'usine, pré-acheminement, passage portuaire où aéroportuaire, transport principal, post-acheminement jusqu'à destination.

L'objectif de notre travail consiste à répondre la problématique suivante : **Quel rôle joue-t-il, le transitaire SARL Transit BOUDEBZA, au sein de la chaîne logistique internationale ?**

A cet effet, plusieurs questions méritent réflexion à savoir :

- Quels sont les acteurs de la logistique internationale ?
- Quelles sont les différences entre les incoterms de 2010 et ceux de 2020 ?
- Comment se déroule l'opération d'enlèvement d'une marchandise en douane ?

En ce qui concerne la méthodologie de recherche, nous avons adopté deux approches ; approche théorique (ouvrages universitaires, mémoires, thèses soutenues, textes juridiques et sites internet), et approche pratique (étude de cas au sein de la SARL Transit BOUDEBZA) où nous avons recueilli des informations nécessaires pour notre recherche.

## **Introduction générale**

---

Pour cela, notre travail se présente en quatre (04) chapitres. Dans le premier chapitre qui est constitué de deux sections, nous allons expliquer le passage de la logistique à la chaîne logistique internationale, les enjeux et les flux d'une logistique à l'international.

Ensuite, dans le deuxième chapitre qui est consacré pour l'explication des incoterms dans une première section. Nous allons aborder dans la deuxième section les différents acteurs de la chaîne logistique internationale et les risques liées au commerce international.

Par la suite, dans le troisième chapitre on abordera le statut juridique du transitaire puis ses différentes activités exercées ainsi que son rôle.

Enfin, nous terminerons par un cas pratique sur l'établissement d'accueil SARL Transit BOUDEBZA qui illustrera son processus fonctionnel.

**Chapitre I : De la  
logistique à la  
SUPPLY Chain  
management**

### Introduction

Pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, dans les lieux où le besoin existe, et pour garantir une gestion de la combinaison (quantité, délais et coûts), les entreprises regroupent l'ensemble de ses activités mises en œuvre par la fonction la plus essentielle qui est la logistique ; cette dernière ne se limite pas seulement à l'organisation de transport, mais elle regroupe les techniques de contrôle de gestion des flux, de matières premières et de produits depuis le point de départ (source) jusqu'au point d'arrivée (destination finale).

La logistique et le transport sont deux activités économiques intimement liées. Qu'elles transitent par voie aérienne, maritime, routière ou ferroviaire, les marchandises doivent être prises en charges par un personnel qualifié tout avant leur expédition qu'après leur réception.

La logistique internationale, c'est ce que l'on appelle la chaîne logistique ou SUPPLY Chain. Par la logistique internationale, l'on entend la pratique consistant à faire parvenir à un autre pays des marchandises qui sont vendues par une entreprise ; il ne s'agit pas de parler de transport à l'international, mais d'un ensemble de facteurs qui rentrent en jeu et qui sont essentiels au bon fonctionnement de la logistique.

Dans ce chapitre nous allons déterminer ce que la logistique et la chaîne logistique, tout en traitant les éléments fondamentaux (flux, enjeux et système d'information) qui nous permettent de bien comprendre la logistique en son ensemble, ainsi voire les différents modes de transport et les critères de base pour le choix de mode de transport convenable dans les transactions du commerce international.

### Section01 : Evolution et définition de la logistique

#### 1. L'évolution de la logistique

La logistique a pour origine de domaine militaire, elle a subie des différentes étapes dans son évolution jusqu'au concept SUPPLY Chain management. Elle se représente successivement comme une partie de l'art militaire, qui regroupe des activités qui permettent aux armées de vivre en compagnie et de se déplacer et bien même de combattre dans les meilleures conditions. La logistique a vu naissance à partir de 1836, jusqu'au début des années 1900.

En 1935, l'une des premières définitions de la logistique a été proposée: La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, y compris les activités de service, durant le transfert d'un produit du site de production jusqu'au site de consommation <sup>(1)</sup>.

Alors que pour la logistique industrielle elle n'a véritablement fait son apparition comme une discipline de management qu'en 1997. Elle a été définie comme : L'ensemble des activités qui maîtrisent les flux de produits, la coordination des ressources et des débouchés, en réalisant un niveau de service donné, au moindre coût <sup>(2)</sup>.

La chaîne logistique s'est évoluée encore plus par l'intégration de l'amont et l'aval de l'entreprise, pour la couverture des flux physiques, flux d'informations et les flux financiers depuis le fournisseur des fournisseurs vers le client des clients, c'est ce qui a formé la chaîne logistique globale.

#### 2. Définition de la logistique

Le terme logistique a plusieurs définitions, parmi celles proposées, est le mouvement et la manutention des marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation <sup>(3)</sup>.

La logistique consiste à piloter des flux physiques de produits à destination du client final en respectant un cahier des charges précis : dans les meilleurs délais, avec la meilleure

---

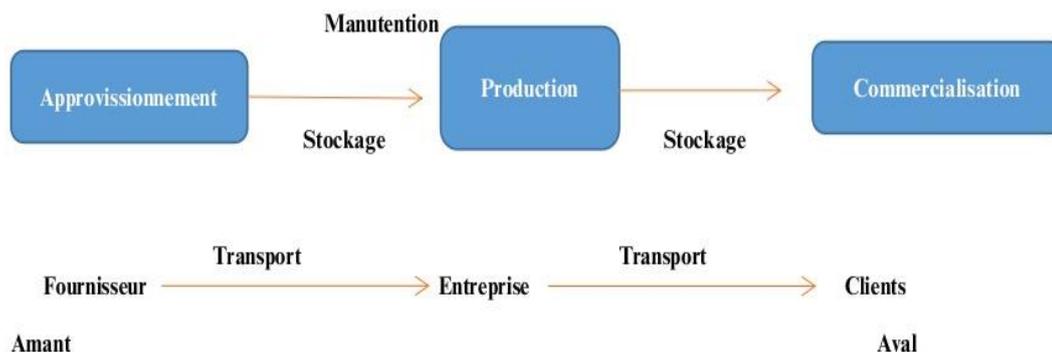
(1) – Rémy le MOIGNE, SUPPLY Chain management, France, 2015, P.03.

(2) – M. IL. Gérard BAGLINE et autres, Management industriel et logistique, édition 04, ECONOMICA, France, 2005, P.144.

(3) – PIERRE MEDANE et Anne GRATACAP, logistique et SUPPLU Chain management, Edition DUNOD, achevé d'imprimer sur les presse de SNEL Gradins, Belgique, 2008, P.09.

qualité de service possible, tout en optimisant les stocks et les flux. Cette gestion des flux passe par les outils innovants offrant de la traçabilité ou une image du stock en temps réel <sup>(4)</sup>.

**Figure 1 : Schéma représentatif du processus de la logistique**



Source : [www.institu-numérique.org](http://www.institu-numérique.org)

Le schéma ci-dessous, représente le processus de la logistique qui contribue à la mise en œuvre des simplifications et détermine les étapes primordiales nécessaires pour que les entreprises accomplissent leurs fonctions convenablement.

**3. Les flux de la logistique :** C'est à partir du processus de la logistique que l'entreprise organise les différents flux existants : flux physiques, flux financiers, flux d'informations.

**3.1 Les flux physiques :** aussi appelés flux de produits.

Les flux physiques concernent le mouvement des matières qui circulent entre les différents intervenants de la même chaîne logistique. Ces matières peuvent être des produits semi-finis, des produits finis ou des pièces de rechange. Les flux physiques peuvent être regroupés en trois étapes : celle de produire (ou transformer), stocker et transporter, qui sont assurées généralement par des différents acteurs dans des différents domaines. Ce type de flux est considéré comme étant le cœur d'une chaîne logistique, sans ce type de flux, les autres flux n'existeraient pas. Les flux physiques sont répartis en trois (03) sous-flux :

❖ **Les flux entrant :** au niveau de la production, il s'agit de matières premières, pièces de rechange et composants de la production.

---

(4)- <https://www.clog.fr/definition-logistique/>, mardi, 17/05/2022, 11 :00h.

- ❖ **Les flux circulant** : concerne les stocks intermédiaires, les produits semi-finis ou en cours.
- ❖ **Les flux sortant** : il s'agit de la distribution des produits finis destinés aux clients <sup>(5)</sup>.

### 3.2 Les flux financiers

Ce type de flux concerne les échanges des valeurs monétaires qu'ont subi les flux physiques, et la gestion financière des entreprises tels que : les ventes des produits, achats de composants ou de matières premières. Ainsi que les outils de production, les divers équipements, la location et les salaires des employés.

Le flux financier est géré généralement par le service financier ou comptabilité en liaison avec le service d'approvisionnement et le service commercial <sup>(6)</sup>.

### 3.3 Les flux d'informations

Ce flux représente l'ensemble des transferts ou les échanges des données qui circulent entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il est composé aussi d'un flux de décision, En effet, pour le bon fonctionnement d'une entreprise, le gérant doit connaître le fonctionnement des autres acteurs de la chaîne logistique pour prendre la bonne décision.

Le flux d'information est de plus en plus rapide et développé pour constituer un support technique qui assure les échanges d'informations en utilisant les nouvelles technologies d'information et de commercialisations.

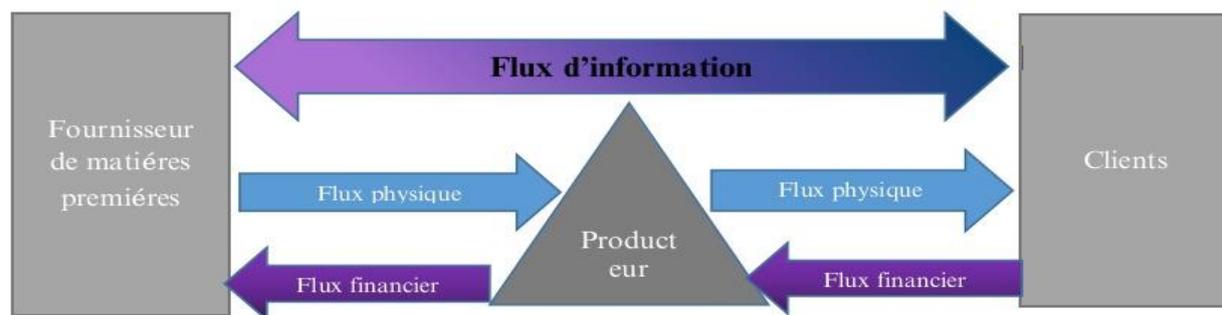
Parmi les informations échangées entre les acteurs de la chaîne logistique, on trouve les informations commerciales, notamment les commandes qui comprennent les références des produits, la qualité, la quantité commandée, le prix négocié, et les informations sur la livraison. D'autres éléments peuvent s'ajouter tels que : les informations techniques sur les produits (les gammes, les capacités,...) et les réclamations des clients éventuellement.

---

(5) - BENSALMA Rabah et LARBI Mohamed, management logistique et la performance de l'entreprise au niveau du groupe le MARECHAL, mémoire fin de cycle, UMMTO, 2020/2021, P20.

(6) - MERZOUK Salah Eddine, problème de dimensionnement de lot et de livraison, application au cas d'une chaîne logistique, thèse doctorat en vue de l'obtention du titre de docteur de l'université de BELFORT-MontBéliard et de l'université de Franche-Comté, BELFORT, 2007, P.14.

Figure 2: Schéma représentatif des différents flux de la logistique.



Source : [www.industrie-dufutur.org](http://www.industrie-dufutur.org)

Ce Schéma, recouvre l'ensemble des mouvements réalisés lors d'une opération logistique depuis le fournisseur des matières premières jusqu'au client, en passant par le producteur. Dans ces mouvements on enregistre (03) différents flux <sup>(7)</sup> : les flux physiques qui constituent le mouvement de la marchandise dans ses différents états, matière première, produit semi finie, produit finie. Les flux financiers, sont les mouvements monétaires, c'est-à-dire la contre partie du mouvement physique, et cela ne concerne pas seulement un seul coût qui est lié à la marchandise, mais aussi l'ensemble des coûts relatifs (transport, frais de stockage,...). Et enfin, les flux d'information, qui concernent la circulation de l'information engendré par les mouvements physiques et financiers entre les parties liées à l'opération de la logistique. Comme ; le type de marchandise, quantité, montant, mode de transport,...etc.

#### 4 Les enjeux de la logistique

Les entreprises encourent des enjeux qui doivent être déterminés afin de se préparer au changement éventuel dans les différents secteurs affectant directement son secteur d'activité. Pour les différents enjeux on a :

❖ **La croissance de l'entreprise** : les entreprises sont obligées d'améliorer leurs compétitivités pour garder leurs places sur le marché, (chiffres d'affaires, la taille, l'effectif).

(7)- MERZOUK Salah Eddine, Op.cit.

- ❖ **La maîtrise des coûts** : permet à l'entreprise d'accroître sa croissance. Certaines stratégies des entreprises ne répondent pas aux règles de maîtrise des coûts. Parfois, la maîtrise des coûts n'est pas toujours valable, exemple : APPLE qui n'applique pas la règle de la maîtrise des coûts, parce qu'elle considère que son produit est vendu à un prix élevé car il est de bonne qualité
- ❖ **Possibilités d'externalisation** : c'est lorsque on fait appel à l'entreprise elle-même de déléguer une fonction (le transport). Certains critères permettent aux entreprises d'effectuer l'externalisation, (les compétences, les coûts, se focaliser sur son activité principale, préserver le secret de fabrication).
- ❖ **La normalisation** : est la standardisation des produits et des processus de gestion.
- ❖ **La diversification de l'entreprise** : c'est d'élargir la gamme de ses activités.
- ❖ **La flexibilité** : la flexibilité permet à l'entreprise de s'adapter rapidement au changement de son environnement et d'éviter que les concurrents prennent place sur le marché.

La souplesse de l'entreprise en ce qui concerne la distribution amont et aval ainsi de la maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

### 5 Les éléments qui composent la logistique internationale sont :

- Le choix de transport,
- L'emballage de la marchandise,
- Le stockage,
- Les opérations de douane (arrivée et départ),
- La livraison,
- Les assurances, le mode de paiement.

Pour que cette chaîne logistique fonctionne correctement, plusieurs acteurs sont censés travailler pour la bonne démarche du cheminement des marchandises :

- Commissaire,
- Transitaire,
- Transporteur,
- Banque <sup>(8)</sup>.

---

(8)- [www.wizishop.fr](http://www.wizishop.fr), dimanche, 19/06/2022, 21 :59h.

## Chapitre I : De la logistique à la SUPPLY Chain Management

---

La chaîne logistique internationale doit être contrôlée du début jusqu'à la fin. C'est alors qu'apparaît le métier de logisticien international. Il aura comme responsabilités : l'organisation de chacune des différentes étapes, il devra surveiller que tout se passe correctement :

- Planifier l'acheminement international (du début à la fin, ce qu'on appelle porte à porte).
- Choisir les emballages et surveiller la protection des produits acheminés.
- Choisir les transporteurs, les transitaires. Il s'occupe de signer un accord commercial avec les différents prestataires. Ce sont ces prestataires qui deviennent commissionnaires ou mandataires.
- Choisir le type de transport.
- Passer les ordres de transport, d'expédition, etc....). à tout moment, il doit définir la traçabilité des marchandises <sup>(9)</sup>.

La complexité de la logistique internationale demande à chacun des acteurs une extrême prudence et beaucoup de professionnalisme.

---

(9)- [www.etudes-et-analyses.com](http://www.etudes-et-analyses.com), dimanche, 19/06/2022, 22 :15h.

### Section02 : la chaine logistique internationale.

#### 1. Définitions de la chaine logistique internationale

La chaine logistique est l'ensemble des processus nécessaires pour fournir des produits ou des services.

La chaine logistique est souvent représentée comme une chaine de liaison depuis le fournisseur du fournisseur au client du client <sup>(10)</sup>.

La chaine logistique internationale, est l'ensemble d'organisation qui forme un unique réseau (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistique,...). Pour participer à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client tout en réalisant des échanges tels que : les produits, les informations, et l'argent.

La chaine logistique internationale est la gestion des flux de produits et d'informations depuis l'achat des matières premières et composants jusqu'à l'utilisation du produit fini par le client, visant à satisfaire la demande finale sous contraintes de délais, qualité et coût <sup>(11)</sup>.

La chaine logistique est une fonction critique de l'entreprise, elle représente une partie très importante des coûts, de 60% à 90% des coûts d'une entreprise industrielle <sup>(12)</sup>.

La chaine logistique internationale est considérée comme étant responsable de l'impact des entreprises sur l'environnement. Elle reste souvent difficile à comprendre par les dirigeants et responsables d'entreprises, et cela du fait de nombreuses tâches couvertes : achat, approvisionnement, production, maintenance,...

Aussi, elle suppose souvent la connaissance de nombreuses méthodes, théories des contraintes, gestion partagée des approvisionnements.

La chaine logistique est difficile à comprendre car elle fait appel à de nombreux outils comme : le système de modélisation et d'optimisation des réseaux logistiques, gestion de la maintenance assistée par ordinateur,...etc.

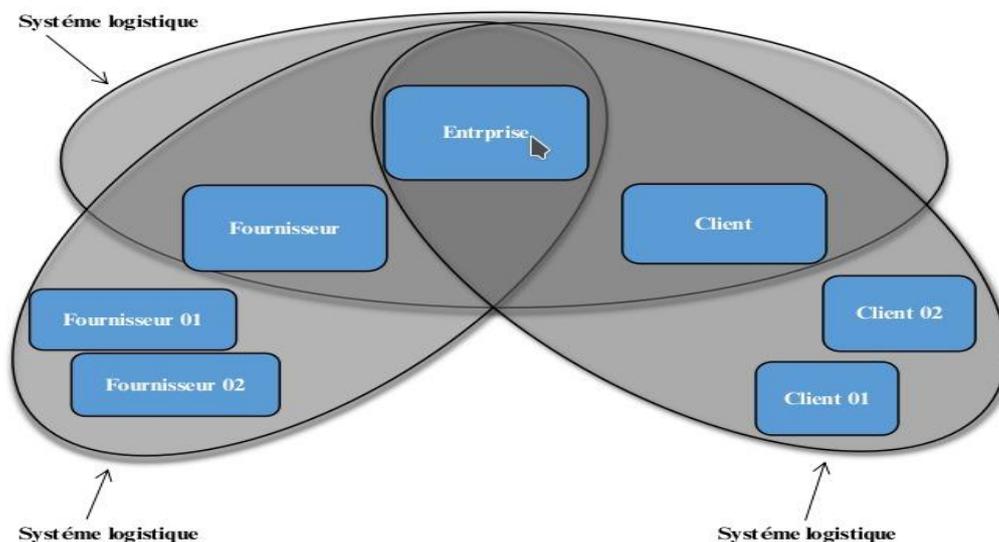
---

(10) - Rémy Le MOIGNE, OP.cit, P.04.

(11) – M. IL. Gérard BAGLIN, OP.cit, P.144.

(12)- Rémy Le MOIGNE, OP.cit, P. 04.

Figure 3: Schéma représentatif de la SUPPLY Chain management.



Source : [www.alamy.com](http://www.alamy.com)

Le schéma suivant, représente un ensemble de trois systèmes logistiques regroupés à la fois pour une explication plus simplifiée et globale de la chaîne logistique internationale. Dans ce schéma, l'entreprise est la partie principale impliquée dans les trois systèmes logistiques, l'entreprise est l'intermédiaire entre deux acteurs de la chaîne logistique qui sont le client et le fournisseur. Ainsi on remarque que le réseau de la chaîne logistique est plus large, c'est-à-dire qu'à partir de ce schéma la demande initiale commence du client de client jusqu'au fournisseur de fournisseur.

### 2. L'information dans le système de la chaîne logistique internationale

Toute entreprise adopte un système d'information qui lui permettra de rester concurrentielle et efficace, en utilisant des logiciels permettant de gérer les activités liées aux différents composants de processus de la chaîne logistique. Dans la chaîne logistique internationale, un système d'information est : un ensemble organisé de ressources, matériels, logiciels, personnel, données, procédures,... permettant d'acquérir, de traiter, de stocker des informations (sous forme de données, textes, images, sons, ...etc.)

Est un ensemble d'acteurs sociaux qui mémorisent et transforment des représentations via des technologies de l'information et des modes opératoires <sup>(13)</sup>.

(13)- CHALAL Sabrina, KARA Samira, Mémoire fin de cycle, rôle de système d'information sur la logistique internationale, 2015-2016, cas de CEVITAL.

### 3. Différences entre la logistique et la chaîne logistique internationale

Pour la logistique, elle est respectivement. C'est-à-dire on s'intéresse seulement à la logistique simple, celle du fournisseur et de son client.

Par la suite des événements poussent à s'intéresser à la SUPPLY Chain, comme la mondialisation qui a rendu les distances beaucoup mieux réduites, ainsi elle a fait l'objet d'accroître le volume de la concurrence sur les marchés. Le second événement qui nous a introduits dans le processus d'une chaîne logistique mondiale qui est la technologie, qui a procuré un développement énorme dans l'information avec l'apparition de nouvelles techniques de communication et d'information.

Pour cela le champ d'application de la SUPPLY Chain est plus large par rapport à celui de la logistique, c'est-à-dire : on s'intéresse maintenant même au client du client.

### 4. Les modes de transport

Dans une chaîne logistique internationale, le choix du mode de transport dépend des critères suivants : fréquence, coût, délais, fiabilités et risques. Comme pour le transport terrestre, aérien et maritime, certaines contraintes spécifiques aux produits (fragilités, conservation,...), et le degré d'urgence peuvent réduire le nombre de solutions offertes par rapport au choix du mode de transport effectué. On détermine quatre (04) modes de transport :

#### 4.1 Le transport terrestre

Un mode de transport des marchandises sur terre, dérivé en deux catégories :

**4.1.1 Le transport routier :** est le principal mode de transport terrestre, il s'est évolué particulièrement par rapport au développement de réseau routier, trois (03) types de véhicules assurant le transport routier des marchandises :

- Les véhicules articulés, utilisés souvent dans les transports internationaux (semi-remorque).
- Véhicules isolés (camion).
- Les trains routiers constitués d'un camion et d'une remorque.

L'utilisation optimale du transport routier de marchandises dépend du nombre de kilomètres parcourus, du taux de chargement des véhicules ou encore du taux de retour à vide<sup>(14)</sup>.

Le transport routier est le transport le moins coûteux.

---

(14)- Rémy le MOIGNE, op.cit, P.252.

**4.1.2 Le transport ferroviaire :** est le moyen utilisé dans le transport terrestre, pour le transfert des passagers et des marchandises, sur des véhicules à roues situés sur des voies <sup>(15)</sup>.

Le transport ferroviaire permet de transporter les matières premières et les produits finis via le transport conventionnel ou combiné.

### 4.2 Le transport aérien

Pour le type de produits d'une valeur importante, ou même des produits qui nécessitent une meilleure conservation au moment de l'acheminement, le choix du mode de transport se réalise à base des critères et contraintes que le transport choisi peut offrir. Pour cela le transport aérien répond au besoin de rapidité de livraison (le juste à temps) et la sécurité de produit, prenant l'exemple des produits pharmaceutiques qui nécessitent une rapidité dans le transport et une bonne conservation au moment du transport pour éviter que la marchandise ne soit endommagée.

Le transport aérien utilise (02) deux types d'appareils pour acheminer les marchandises et les passagers <sup>(16)</sup>.

➤ **Les appareils tout mixtes :** principalement utilisés pour le transport des passagers, et une réception du fret supplémentaire réalisé par rapport au complément des bagages.

➤ **Les appareils tout cargo :** l'aménagement intérieur de ce type d'appareil est réalisé spécialement pour le transport des marchandises, composé d'un pont principal entièrement dégagé.

Le transport aérien est le secteur économique qui regroupe toutes les activités de transport en avion ou en hélicoptère <sup>(17)</sup>.

### 4.3 Le transport maritime :

Dans les échanges internationaux, le transport maritime joue un rôle important, car il est le type de transport le plus économique, il est utilisé dans les échanges massifiés et de longue distance, ainsi que dans les échanges de courtes distance, plus particulièrement dans des régions irriguées par les mers à partir d'une fonction dite cabotage.

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des personnes par voie maritime. Comprend également la prise en charge du pré-acheminement et du post-acheminement couvert par un connaissance.

---

(15)- [www.gefco.net](http://www.gefco.net) , Dimanche 22/05/2022, 17 :00h.

(16)- Rémy le MOIGNE, OP.cit, P.252.

(17)- [www.techno-science-net](http://www.techno-science-net) , Dimanche 22/05/2022, 18 :30h.

Le transport maritime couvre l'essentiel des matières premières : (pétrole, phosphates,... etc.). A côté du transport en vrac, il couvre également le transport de produits conditionnés, sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts <sup>(18)</sup>.

### 4.4 Le transport multimodal

Un transport aussi appelé transport combiné, un mode qui consiste à acheminer des marchandises d'une destination à une autre en utilisant au minimum deux mode de transport différents, (successifs).

Est une solution logistique optimale plus économique et plus sûre.

Le transport multimodale a pour une autre spécificité pour laquelle il consiste que l'unité de chargement ne change pas, c'est-à-dire les produits transportés sont placés dans un conteneur, et qu'ils ne subissent pendant l'opération et la durée d'acheminement aucune manipulation mais c'est le mode de transport utilisé qui change <sup>(19)</sup>.

## 5 Les phases de la gestion de la chaîne logistique

La gestion de la chaîne logistique se décompose en trois phases :

Dans la phase stratégique, une entreprise prend des décisions à long terme, sur des mois et des années pour optimiser et stabiliser le réseau logistique tout au long de la chaîne de valeur (par exemple, planification et expansion du site, investissements, externalisation, capacités).

Dans la phase tactique, les décisions à moyen terme sont coordonnées et mises en œuvre dans un délai d'un trimestre ou d'un an (par exemple, les stratégies de livraison, la logistique des entrepôts, la planification du personnel)

Dans la phase opérationnelle, les décisions de production et de livraison à court terme sont prises en quelques jours ou semaines (par exemple, vente et stockage des produits et distribution des commandes).

Bien que la gestion de la chaîne logistique et la logistique soient similaires, elles portent sur des domaines différents. La logistique est principalement concernée par la livraison effective de biens ou de matériaux, la GCL traite quant à elle l'aspect fonctionnel de la création de valeur et vise l'optimisation des coûts, des profits et des processus.

---

(18)- [www.gefco.net/fr/glossaire/définition/transportmaritime](http://www.gefco.net/fr/glossaire/définition/transportmaritime), Lundi 23/05/2022, 00:20h.

(19) – [www.transportexpress-fr](http://www.transportexpress-fr), Lundi 20/05/2022, 10 :00h.

### 6 La SUPPLY Chain management le long de la chaîne logistique

**Développement de produits :** dans les premières phases de développement, GCL assure la sélection et la compilation des fournisseurs et fabricants correspondant aux besoins. Les exigences en matière de qualité et de rentabilité des produits peuvent être mises en œuvre à ce stade précoce.

**Approvisionnement :** afin de rendre l'approvisionnement et le stockage des matériaux aussi transparents et rentables que possible, GCL centralise et organise les concepts de logistique, d'achat et de contrôle des fournisseurs, fabricants et des clients <sup>(20)</sup>.

**Production :** la GCL contrôle les exigences de qualités pour les matériaux, la production, l'emballage et les services et optimise le flux de marchandises grâce à la transparence et à l'évaluation des résultats du travail.

**Vente :** la GCL évalue et optimise constamment le stockage, les sociétés de livraisons et les routes transports afin de trouver les meilleurs itinéraires possibles pour les marchandises de la production au consommateur <sup>(21)</sup>.

---

<sup>20</sup> <https://www.michaelpage.fr>métiers> , mercredi 15/06/2022, 14 :00h.

<sup>21</sup> <https://www.guideinformatique.com> , mercredi 15 juin 2022, 14 :13h.

### Conclusion

La logistique est une fonction transversale qui est considérée comme étant l'activité cherchant à métriser les flux physiques pour mettre à disposition une gestion des ressources efficaces. C'est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun qui est la satisfaction des clients ; pour cela, le responsable de la mission de la logistique (le contrôle, les flux de marchandises) doit s'assurer que les biens et les produits soient livrés en temps et en heure chez les clients.

Le transport fait partie de la logistique, il s'agit donc d'optimiser la gestion des moyens pour atteindre les objectifs prédéfinis, c'est-à-dire, si l'entrepôt ou vous stockez vos marchandises est trop petit pour accueillir toutes vos fournitures d'emballage, vous devez alors optimiser l'espace de travail pour améliorer la gestion des flux.

La transformation d'une entreprise par la gestion de la chaîne logistique représente un défi majeur, car elle nécessite une conversion complexe des systèmes informatiques et des canaux de communication tout au long de la chaîne logistique ; l'implémentation de la GCL nécessite des technologies efficaces et innovantes, notamment une mise en œuvre des concepts de planification et des flux de marchandises et de financement, de l'optimisation des ressources, de la transmission de données et de la logistique. Tout cela est dans l'objectif d'évaluer directement les données et les besoins des consommateurs et en réduire les mesures à prendre.

**Chapitre II : LES  
INCOTERMS ET  
LES AUXILIAIRES  
DE TRANSPORTS**

### Introduction

Les incoterms élaborés et mis à jour périodiquement par la chambre de commerce internationale (CCI) évitent toute confusion dans les contrats de commerce extérieur en clarifiant les obligations des acheteurs et des vendeurs ; les parties impliquées dans le commerce national et international les utilisent couramment comme une sorte de sténographie pour mieux se comprendre et comprendre les termes exacts de leurs accords commerciaux.

Les incoterms constituent un ensemble universel de règles et de directives qui contribuent à faciliter le commerce. Les activités typiques qui requièrent l'utilisation des incoterms comprennent le remplissage d'un bon de commande, l'étiquetage d'une expédition pour le transport, la rédaction d'un certificat d'origine ou la documentation d'un accord de libre transporteur.

Dans ce chapitre nous allons traiter les différents incoterms existants, ainsi que les réformes infligées à ces incoterms puis déterminer les différents auxiliaires de transports et préciser la fonction de chaque type d'auxiliaires, En fin, nous allons énumérer les différents risques liés à l'opération de transport international.

### Section01 : définition et rôle des incoterms dans la chaîne logistique.

#### 1. Définition des incoterms :

C'est un ensemble d'usages utilisés afin de déterminer les responsabilités de l'exportateur et de l'importateur.

Les incoterms sont des règles internationales, qui sont utilisées dans le commerce. Ils définissent les obligations de chaque partie (vendeur, acheteur) dans la transaction commerciale : livraison, assurance, transport, risque, documents obligatoires <sup>(22)</sup>.

Les incoterms appelés en anglais : international commercial Terme, sont un ensemble codifié des dispositions contractuelles standards relatives au transport des marchandises.

#### Définie par la chambre de commerce internationale :

- Les incoterms sont révisés tous les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international, ces règles d'usage définissent de manière codifiée les conditions de livraison des marchandises dans le cadre d'un contrat de vente.
- Les incoterms permettent de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur, la répartition des coûts de transport ainsi que le lieu de livraison qui représente le point de transfert des risques du vendeur à l'acheteur <sup>(23)</sup>.
- Créés en 1936 par l'ICC (international chambre of commerce).

Les Termes commerciaux internationaux définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale.

Les incoterms proposent une codification pour identifier les transactions commerciales, chaque modalité est donc codifiée par trois lettres et indissociable du lieu de livraison et d'acheminement <sup>(24)</sup>.

---

(22)- <http://sumup.fr.termes-comptable> , Jeudi 26/05/2022, 11 :00h.

(23)- [www.douane.gov.dz2022](http://www.douane.gov.dz2022) , Jeudi 26/05/2022, 14 :00h.

(24)- [www.LFC-Conseil.fr](http://www.LFC-Conseil.fr) , Samedi 28/05/2022, 09 :00h.

### 2. Les différents incoterms

Au total, 11 incoterms différents, chaque incoterm à sa spécificité la différence la plus importante entre ces conditions commerciales internationales est le moment où le risque passe du vendeur à l'acheteur, à ce titre, nous allons déterminer les différents incoterms, leurs méthodes de calcul ainsi que les responsabilités tenues par l'acheteur et le vendeur dans chaque incoterm.

Deux groupes d'incoterms définis selon le mode de transport :

- Les incoterms transport multimodaux :  
EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP
- Les incoterms transports maritimes ou transports fluviaux :  
FAS, FOB, CFR, CIF

#### 2.1 Les incoterms de transport multimodaux

- **EXW (EX WORKS / A L'USINE) :** l'expéditeur met à disposition les marchandises transportées dans un endroit convenu, cette mise à destination est considéré comme obligation minimale pour le vendeur.

L'acheteur supporte tous les coûts de transport et de formalités <sup>(25)</sup>.

EXW= coût de la marchandise+marge bénéficiaire+emballage.

- **FCA (FREE CARRIER / FRANCO TRANSPORTEUR) :** le vendeur livre la marchandise au destinataire désigné qui est payée par l'acheteur, le transfert des risques est matérialisé lors de cette opération.

Si, la livraison est effectuée dans les locaux du vendeur, il est responsable du chargement de la marchandise.

Si, la livraison a eu lieu dans un autre endroit, le vendeur n'est plus responsable du déchargement.

FCA= EXW+pré-acheminement+formalités douanières export+chargement et transport principal <sup>(26)</sup>.

- **CPT (CARRIAGE PAID TO / PORT PAYE JUSQU'A) :** le vendeur supporte le coût de transport jusqu'au lieu de destination, mais n'est plus responsable des marchandises qui voyagent aux risques de l'acheteur. En effet, le transfert des risques intervient au moment

---

(25) -[www.LFC-conseil](http://www.LFC-conseil) , Dimanche 29/05/2022, 09 :00h.

(26)- [www.LFC-conseil.fr](http://www.LFC-conseil.fr) , Dimanche 29/05/2022, 11 :00h.

## Chapitre II : Les incoterms et les auxiliaires de transport

---

de la livraison, dès que les marchandises sont remises au transporteur, tandis que le transfert des coûts à l'acheteur aura lieu lorsque les marchandises arrivent à destination <sup>(27)</sup>.

CPT= FCA+transport principal.

- **CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO / PORT ASSURANCE PAYES JUSQU'A)** : le vendeur supporte les coûts de transport jusqu'au lieu de destination indiqué par l'incoterm <sup>(28)</sup>.

CIP= CPT+assurance.

- **DAP (DELIVERED AT PLACE / RENDU A DESTINATION)** : le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. L'acheteur supporte le déchargement et le dédouanement import.

DAP= CIP+ frais de déchargement <sup>(29)</sup>.

- **DPU (DELIVERED AT PLACE UNLOADED / LIVRE AU LIEU DECHARGE)** : le vendeur organise le transport et paie le déchargement au lieu de destination, une fois au terminal l'acheteur responsable de la marchandise doit effectuer les formalités d'importation et s'acquitter des droits et taxes liés.

DPU= DAP+formalités douane import+post acheminement <sup>(30)</sup>.

Le DPU est la seule règle qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination <sup>(31)</sup>.

- **DDP (DELIVERED DUTY PAID / RENDU DROITS ACQUITTES)** : le vendeur livre la marchandise à l'acheteur ayant tout pris en charge, y compris les formalités douanières import et le paiement des droits et taxes, (obligation maximale, du vendeur) <sup>(32)</sup>.

### 2.2 Les incoterms de transport maritime :

Quatre (04) incoterms définis ainsi :

- **FAS (FREE ALONGSIDE SHIP / FRANCO LE LONG DU NAVIRE)** : est un incoterm de transport maritime qui égale à l'incoterm FCA dans les incoterms multimodaux. est le chargement des marchandises de l'usine au port qui est assumé par le vendeur, puis les marchandises sont livrées le long du navire sous les responsabilités de l'acheteur.

---

(27)- [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) , Samedi 28/05/2022, 13 :00h.

(28)- *ibid.*, 13 :30h.

(29)- [www.LFC-conseil.fr](http://www.LFC-conseil.fr) , Op.cit, 21 :00h.

(30)- *Ibid.*, 21 :30h.

(31)- [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) , Op.cit, 23 :00h.

(32)- [www.LFC.conseil.fr](http://www.LFC.conseil.fr) , Op.cit, 23 :30h.

## Chapitre II : Les incoterms et les auxiliaires de transport

---

- **FOB (FREE ON BOARD / FRANCO A BOARD) :** est la livraison de la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu, avec transfert de risque et charge. le vendeur doit dédouaner la marchandise.

FOB= FAS+mise à bord.

- **CFR (COST AND FREIGHT / COUT ET FRET) :** le vendeur se charge du transport principal jusqu'au port de destination. Il est tenu de s'occuper des formalités d'export et des droits et taxes. Le vendeur n'est plus responsable de la marchandise dès son chargement sur le port départ.

CFR= FOB+transport maritime.

- **CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT / COUT ASSURANCE FRET) :**

- Le vendeur livre la marchandise au port d'embarquement convenu.
- le vendeur se charge des formalités d'export, des droits et taxes liés.
- le transfert des risques se fait au port de départ.
- l'acheteur prend en charge les frais d'arrivée des marchandises et les formalités import.

CIF= CFR+assurance.

### 3. La différence entre les incoterms 2010 et 2020 :

Comme les règles internationales (incoterms) sont révisées tous les 10 ans, dont l'objectif est de suivre et refléter l'évolution des pratiques du commerce international, on doit distinguer les principaux changements entre les incoterms de 2010 et ceux de 2020 :

- **Connaissance avec mention de mise à bord :** transfert des documents, une nouvelle option qui permettra de répondre aux exigences des banques sur ce qui concerne le crédit documentaire.

Une option qui permettra au vendeur la remise des documents de transport attestant du chargement à bord.

Elle Permet au vendeur de convenir avec l'acheteur sur une remise d'un connaissance maritime ou autres documents de transport <sup>(33)</sup>.

- **Différenciation du niveau de couverture d'assurance entre CIF et le CIP :** la version 2010 imposait au vendeur un niveau de couverture minimale identique pour les deux règles. La règle incoterm CIP impose désormais une obligation de couverture <<tout risque>>, qui augmente le niveau d'assurance et donc le coût de la prime à la charge du vendeur.

---

(33) Fiche technique les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane, Mercredi 15/06/2022, 12 :11h. P.06-07,

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

### ➤ **L'incoterm DAT 2010 devient le DPU 2020 :**

-Les règles incoterms 2010, la seule différence entre DAT et DAP est :

- **DAT** : le vendeur livrait les marchandises une fois déchargées du moyen de transport sur le terminal convenu.
- **DAP** : les marchandises sont considérées livrées par le vendeur une fois mises sur le moyen de transport à disposition de l'acheteur.

-En 2020, une double mise à jour des règles DAT, DAP :

- **DAP** : vient avant le DAT où la livraison des marchandises est considérée réalisée avant même leurs déchargements.
- **DPU** : (livrée au lieu déchargé). Remplace le DAT, où les marchandises sont délivrées et déchargés dans un lieu déterminé qui peut ne pas être seulement le terminal <sup>(34)</sup>.

#### **4. Que ne couvrent pas les incoterms**

Il existe des cas spécifiques que les incoterms ne couvrent pas, les incoterms ne :

- Traitent pas de toutes les conditions d'une vente, n'identifient pas les marchandises vendues et n'indiquent pas le prix du contrat, ne font pas référence au mode ou au calendrier de paiement négocié entre le vendeur et l'acheteur, le moment où le titre, ou la propriété des marchandises, passe du vendeur à l'acheteur.
- Préciser quels documents doivent être fournis par le vendeur à l'acheteur pour faciliter le processus de dédouanement dans le pays de l'acheteur.
- Traiter de la responsabilité en cas de défaut de fourniture des marchandises conformément au contrat de vente, de retard de livraison ou de mécanisme de règlement des litiges.
- En raison de l'omission de certaines conditions de vente, travailler uniquement avec les incoterms peut être contraignant. Toutes les parties impliquées dans un contrat doivent s'assurer que tous les cas applicables ci-dessous sont traités avant de signer le contrat. De nombreux problèmes juridiques peuvent survenir si vous ne travaillez qu'avec les incoterms, c'est pourquoi vous devez tenir compte de toutes les raisons mentionnées ci-dessus pour garantir la fluidité des affaires.

---

(34)- <https://www.douane.gouv.fr> , Op.cit, P07.

### Section02 : les risques et auxiliaires de transport international

#### 1. Les principaux intervenants dans le transport international

Les exportateurs ou les importateurs qui doivent organiser des prestations logistiques se trouvent face aux problèmes du choix des partenaires extérieurs à qui ces opérations seront confiées, les auxiliaires de transport sont répartis en deux (02) catégories :

##### 1.1 Les catégories d'auxiliaires :

Les auxiliaires de transport international sont classés en deux catégories :

###### ➤ **Le mandataire :**

C'est un agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur instruction de son client. Le mandataire doit conseil et diligence à son donneur d'ordre <sup>(35)</sup>, en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il n'a pas de responsabilité en cas de défaillance du sous-traitant, mais il doit prendre toutes les dispositions utiles pour les recours de son mandant en cas de constat d'avaries.

###### ➤ **Le commissionnaire de transport**

C'est un intermédiaire professionnel qui agit en son nom propre ou social pour le compte de l'expéditeur, il organise de façon libre et autonome la totalité du transport. Le commissionnaire c'inclut en son nom personnel tous les contrats et s'engage à bien mener le déplacement et la livraison de la marchandise (obligation de résultat), ainsi il est responsable des fautes éventuelles <sup>(36)</sup>.

##### 1.2 Les auxiliaires de transport international

###### ➤ **L'organisateur de transports multimodaux**

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

###### ➤ **Le transitaire portuaire ou aéroportuaire**

C'est un mandataire de transport ; il agit entre deux moyens de transport différents, où la marchandise subit la rupture de change.

---

(35)- André MARCHAL, logistique globale, SUPPLY Chain management, 2006, P.305.

(36)- Ibid., P.305.

### ➤ **Le groupeur**

Est un commissionnaire de transport, il regroupe plusieurs expéditions dans un même conteneur.

Le groupeur est libre de remettre le groupage au transporteur de son choix (maritime, aérien, ferroviaire ou routier) ; ainsi, la négociation des tarifs avec les transporteurs.

### ➤ **Agent de fret aérien**

Est un mandataire qui prépare les documents, organise l'enlèvement ou la livraison et la remise du fret à la compagnie aérienne <sup>(37)</sup>.

Il dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien ; ainsi il doit avoir l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien, telles que l'IATA (International Air Transport Association)

L'agent de fret aérien rassemble la fonction de groupeur et de commissionnaire en Douane, le plus souvent.

### ➤ **Affréteur routier**

C'est un commissionnaire de transport qui fait les liens entre les transporteurs routiers qualifiés disposant des matériels nécessaires et les marchandises à transporter. Il ne négocie pas des contrats d'affrètements mais des contrats de groupage. L'affréteur routier offre les meilleures conditions pour un transport qu'il fait exécuter sous sa responsabilité.

### ➤ **Le Commissionnaire en douane**

C'est une personne physique ou morale habilitée à déclarer en douane pour le compte d'autrui ; Cette profession a des règles très strictes, surtout les obligations envers la douane <sup>(38)</sup>.

### ➤ **L'agent maritime**

C'est le mandataire qui représente les compagnies maritimes là où elles ne sont pas implantées ; il a des fonctions commerciales, marketing, prospections, cotations, signature des connaissements. S'il livre ou va chercher la marchandise, en dehors du pays, il agit en tant que commissionnaire de transport et doit être agréé.

### ➤ **Le consignataire de navire**

---

(37)- André MARCHAL, Op.cit, P.306.

(38)- ibid. P.306.

C'est le représentant de l'armateur, mais son activité est plus technique au niveau portuaire <sup>(39)</sup>.

### ➤ **Le NVOCC (Non VESSEL Operating Common Carrier)**

Les NVOCC sont des commissionnaires qui proposent des lignes régulières de conteneurs de groupage, sur des navires qui ne leurs appartiennent pas.

## 2. Les différents risques liés au transport international

En retrouve deux type de risques à subir lors de l'opération du transport international :

**2.1 Les risques généraux :** sont des risques que l'exportateur ou l'importateur peut fréquenter au moment de l'opération du transport international, qui se manifeste est selon les secteurs indiqués ci-dessous :

➤ **Le risque politique :** Le risque « pays » représente l'ensemble des événements d'origine politique ou économique susceptibles d'empêcher le bon déroulement d'une opération commerciale ou d'investissement.

➤ **Le risque de non-paiement :** Mise à part le paiement d'avance, l'exportateur supporte le risque de ne pas être payé par son client.

Une analyse de la solvabilité du client s'impose avant de réaliser une opération commerciale.

➤ **Le risque économique :** Il peut s'agir du risque économique lié à la hausse anormale ou importante des matières premières ou des éléments du coût de fabrication.

➤ **Le risque de change :** Un risque associé à toute transaction sensible aux variations de la valeur d'une monnaie par rapport à une autre, il met l'entreprise dans la situation de croissance des coûts

➤ **Le risque juridique :** Ce risque est parfois ignoré ou il est sous-évaluer, il est malheureusement souvent détecté lors de contentieux ou de conflit liés à des contrats de vente, représentation, de cession ou de transfert de savoir-faire <sup>(40)</sup>.

➤ **Le risque technologie :** Il est propre aux activités industrielles. Un procédé de fabrication ou une technologie adoptée par une entreprise peuvent se trouvé opposés à d'autre option industrielles et mettre l'industrie en dehors du marché.

**2.2 Les risques liés aux marchandises :** En cas d'un problème survenu en transportant des marchandises à l'international, ces produits peuvent faire l'objet de dommages et anomalies qui prennent plusieurs types :

---

(39)- ibid. P.307.

(40)- <https://fe.slideshar.net/ilhamyacha/les-risques-de-transport-international>, Lundi, 30/05/2022, 16 :00h.

### 2.2.1 Les avaries particulières

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par la marchandise assurée en cours de transport.

Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir :

- **Au cours du transport :** Soit d'événements dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (incendie, accident de camion ou d'avion, etc.) ; soit d'accident affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage).
- **Au cours de manutention :** Risque de chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc. Principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.)

Il est à signaler que des conséquences sont encourues du fait des risques liés au transport, ces derniers peuvent entraîner divers coûts exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle, ou d'en limiter l'importance, ou encore de permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou terminé ailleurs qu'au point prévu de destination<sup>(41)</sup>.

### 2.2.2 Les avaries communes :

Sont les sacrifices et dépenses extraordinaires supplémentaires et raisonnablement encourus pour l'intérêt commun afin de se préserver d'un péril les biens engagés dans une même expédition maritime. Contrairement aux avaries particulières, ces avaries sont spécifiques au transport maritime pour assurer plus de sécurité<sup>(42)</sup>.

---

(41)- <https://fr.slideshar.net/ilhamyacha/les-risques-de-transport-international>. Op.cit.

(42) - ibid.

### Conclusion

L'utilisation des incoterms a un impact positif sur la normalisation et la spécificité des aspects complexes du commerce international. Le fait de disposer d'un système qui élimine toute ambiguïté entre les nations a rendu le commerce beaucoup plus simple, notamment lors de la négociation des conditions, cela permet d'économiser du temps et de l'argent qui auraient auparavant été dépensé pour des avocats qui auraient rédigé des clauses en traduisant les incoterms dans un langage différent, d'autre part, les incoterms présentent des inconvénients dans le cas où ils sont en faveur d'une partie au détriment de l'autre. A titre d'exemple, les vendeurs peuvent choisir le CIF parce qu'il comprend mieux leurs expéditions que les acheteurs, l'acheteur, en revanche, peut préférer le FOB pour les mêmes raisons; cependant, les termes eux-mêmes ne sont pas le problème et il s'agit plutôt d'une question de négociation sur les termes à utiliser plutôt que la transparence de ces termes. Les incoterms sont des termes faciles à comprendre, ils offrent une normalisation des aspects internationaux, mais certaines clauses exposent l'une des parties à des coûts excessifs.

En effet, les auxiliaires de transport participent d'une part importante dans les opérations de transport internationaux, à savoir le choix du mode de transport, le calcul des coûts et l'ensemble des tâches accomplies ; le secteur des auxiliaires de transport est caractérisé par l'existence de plusieurs types d'activités qui constitue bien souvent pour une entreprise une intégration d'une chaîne complète de transport, ce qui procure des avantages qui sont un meilleur contrôle de la chaîne de transport et une plus grande souplesse pour l'entreprise, et procure aussi des solutions aux différentes problématiques et risques liés au transport international.

**Chapitre III : La  
place des intervenants  
en douane au sein de  
la chaine logistique  
internationale**

## **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

---

### **Introduction**

L'évolution importante des transactions du commerce à travers le monde, a boosté la chaîne logistique internationale et a multiplié le nombre d'acteurs et d'auxiliaires du transport international pour garantir une meilleure prestation logistique assez organisée afin de répondre à la demande croissante sur une logistique efficace.

Le transitaire est dit spécialiste de la logistique, il intervient pour procurer de la satisfaction en termes de service accompli par rapport aux procédures de dédouanement d'une marchandise. C'est un organisateur de transport international qui réagit à la demande de ses clients pour l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises.

Dans ce chapitre, nous allons définir les fonctions du transitaire, démontrer son rôle, ses obligations dans l'exercice de son activité au sein de la chaîne logistique internationale.

## **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

### **Section 01 : Statut juridique et l'activité du commissionnaire et transitaire en douane**

#### **1. Concept et cadre juridique du transit**

Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane, par voie terrestre ou aérienne, en suspension des droits et taxes, et des mesures de prohibition de caractère économique <sup>(43)</sup>.

Il concerne le transport des marchandises :

- D'un bureau d'entrée vers un bureau intérieur.
- D'un bureau intérieur vers un bureau de sortie.
- Entre bureaux intérieurs ou entrepôts sous douane.

Lorsque les marchandises sont en main et sous responsabilité du transit, les services de douane n'ont plus le pouvoir de les surveiller. Pour cela il est recommandé au transitaire de prendre certaines précautions, détaillées comme suit :

- Mise en œuvre des mesures qui permettront le recouvrement (assurance) en cas de la disparition de la marchandise, et cela exige également le paiement des droits et taxes et/ou les pénalités prévues.
- Déclaration des marchandises en douane avant l'expiration des délais convenus pour élaborer les procédures douanières.
- Les mesures adoptées pour la vérification des marchandises doivent être convenables pour s'assurer que les marchandises importées sont celles réellement déclarées. Pour bénéficier du transit, le commissionnaire doit souscrire une déclaration en détail comportant un engagement cautionné par lequel il s'engage sous les peines de droit, à faire parvenir les marchandises déclarées dans un bureau déterminé, sous scellement intacts, dans les délais impartis et suivant l'itinéraire prescrit. Dès l'arrivée à destination, les marchandises et les déclarations doivent être présentées au bureau des douanes et la déclaration doit être faite selon le régime douanier assigné aux marchandises. Elles peuvent être déchargées dans les magasins et aires de dépôt temporaire pour l'apurement du régime de transit.

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

Une décision du directeur général des douanes fixe les modalités d'application du présent article <sup>(44)</sup>.

---

(43)- journal officiel de la république Algérienne N°71/ 18 DHOU El HIDJA 1431, 24 novembre 2010, article 125.

## **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

---

### **2. Profil du transitaire et commissionnaire en douane**

Les professions du transitaire et de commissionnaire en douane sont gérées par le décret exécutif n°10-288 de 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.

#### **2.1. Définition du transitaire**

- Un professionnel mandaté par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise, qui s'occupe des formalités et de la liaison entre les différents transporteurs <sup>(45)</sup>.
- Un intermédiaire du commerce international qui se charge complètement (gestion des transports, des opérations administratives, des formalités de dédouanement,...) de l'acheminement de n'importe quel type de marchandise vers n'importe quel point de la planète. Il est le seul interlocuteur en ce qui concerne les expéditions. Il veille à la bonne exécution des livraisons et assiste son client en cas de litige <sup>(46)</sup>.
- Un prestataire de service qui se charge pour le compte de ces clients là où il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage, formalités commerciales et administratives diverses <sup>(47)</sup>.

#### **2.2. Les obligations du transitaire**

Les transitaires représentent leur donneur d'ordre, ils sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci ; le transitaire est tenu pour le compte de son client de diverses obligations :

##### **❖ Devoir d'information**

Le commissionnaire en douane (transitaire) doit informer son mandant sur tout ce qui concerne l'opération de dédouanement, telles que les conditions d'importation et d'exportation exigées. Ainsi, de lui citer les documents indispensables relatifs aux conditions de transport des marchandises.

##### **❖ Obligation d'accomplir les ordres du mandant**

Le commissionnaire en douane a pour obligation de transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés (assureurs, entreprise de chargement, gardiennage, pesage).

---

(44)- journal officiel, Op.cit. Article 127.

(45)- <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/transitaire/79151>, Samedi 23/04/ 2022, 09 :00h.

(46)- [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com) , jeudi 21/04/2022, 14 :00h.

(47)- [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) , jeudi 21/04/2022, 16 :00h.

Il doit effectuer les actes qui lui sont commandés par la mission exercée.

### ❖ **Obligation de rendre compte**

Un mandataire est obligé de donner toutes les informations liées à l'accomplissement de ses missions, de rendre compte de l'engagement de ses responsabilités et de lui faire part des différents obstacles et entraves qu'il a rencontrés. Un commissionnaire en douane qui n'informe pas son mandant du niveau d'avancement de la démarche de dédouanement de ses marchandises doit engager sa responsabilité<sup>(48)</sup>.

### **2.3. Définition du commissionnaire en douane**

- Aux termes de l'article 03 du décret exécutif n° 10-288 du 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail : Est considéré comme commissionnaire en douane, toute personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises sur l'ensemble du territoire douanier<sup>(49)</sup>.
- Dans la convention de Kyoto, le commissionnaire en douane est défini indirectement par le biais du terme tiers comme : toute personne qui, agissant pour le compte d'une autre personne, traite directement avec la douane en ce qui concerne l'importation, l'exportation, l'acheminement ou le stockage des marchandises<sup>(50)</sup>.
- Le commissionnaire en douane peut être défini comme : une personne physique ou morale, -le mandataire- agissant pour le compte d'une autre personne physique ou morale – le mandant, sur la base du contrat- le mandat- ayant pour objet l'accomplissement des formalités douanières concernant la déclaration en détail des marchandises<sup>(51)</sup>.

### **2.4. les obligations du commissionnaire en douane**

Les principales obligations du commissionnaire en douane vis-à-vis de l'administration des douanes sont notamment :

---

(48)- KASMI Yanis, KANDI Rabah, Analyse de la fonction du commissionnaire de transport/ transitaire dans la chaîne logistique internationale ; cas de SARL Transit BOUDEBZA, mémoire fin de cycle, logistique et distribution, sciences commerciales, université de Bejaïa, 2018-2019, 36.

(49)- KSOURI IDIR, les techniques douanières et fiscales, achever d'importation sur les pressés de l'imprimerie Mourad HASNAOUI Alger-livre édition, 2ème édition mise à jour, Alger, 2013, P.166.

(50)- KSSOURI IDIR, Op.cit, P.167.

(51)- Ibid., P.167.

## **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

---

### **❖ Devoirs généraux**

- le commissionnaire en douane est le conseiller et le défenseur de son client, et pour toutes opérations douanières jugées opportunes pour ce dernier
- le changement de lieu de l'activité ou de la dénomination du commissionnaire en douane doit être porté à la connaissance du service des douanes.

### **❖ Le secret professionnel**

- le commissionnaire en douane agréé est tenu d'observer le secret professionnel dans l'exercice de la profession.
- le commissionnaire en douane est toutefois délié du secret professionnel dans les cas prévus par la loi et règlements en vigueur.
- le commissionnaire en douane doit protéger les données commerciales qui ressortent des dossiers de dédouanements de ses clients.

### **❖ Devoirs envers les clients**

- le commissionnaire en douane doit respecter et faire respecter le droit du client et ce, avant l'enregistrement de la déclaration sur le répertoire.
- le commissionnaire en douane doit éclairer ses clients par les informations intelligibles et loyales sur les raisons de tout acte de dédouanement.
- le commissionnaire en douane doit assurer à ses clients des actes consciencieux et dévoués<sup>(52)</sup>.

### **❖ Autres obligations**

- l'obligation de signer les déclarations en détail
- l'obligation d'assister à la vérification des marchandises.
- L'obligation de conserver les documents constitutifs du dossier de dédouanement pendant dix (10) ans<sup>(53)</sup>.

---

(52)- IDIR KSSOURI, les régimes douanier, BERTI édition, Alger, 2014, P.90.

(53)- IDIR KSSOURI, Op.cit, P.168.

### Section02 : activités, fonctions et rôles du transitaire.

#### 1. Les activités du transitaire

- **Les activités physiques à l'importation et à l'exportation :** à l'importation le transitaire reçoit l'avis d'arrivée adressé à son client, et ensuite il s'en charge de la marchandise jusqu'à sa destination.

Et pour l'exportation il s'occupe des activités de messagerie, d'emballage et de fourniture des marchandises.

Il réalise aussi d'autres activités de : stockage, manutention, déclaration en douane et livraison.

- **Activités matière grise :** il s'agit des informations transmises par le transitaire à son client, sur la conception globale du transport, les routes les plus adaptées et réserver le fret.
- **Les activités administratives :** elles concernent toutes les formalités douanières administratives, assurance et commerciales acquittées par le transitaire.
- **Les activités financières :** elles englobent le paiement du fret et la couverture contre les risques de l'exportation. Pour couvrir ces besoins, le transitaire devra choisir des moyens de financement adaptés, soit des besoins de financement à court terme ou à long terme, et cela pour qu'il assure l'équilibre financier et de développement de l'entreprise <sup>(54)</sup>.

#### 2. Les fonctions du transitaire

##### ❖ Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

- Le commissionnaire en douane effectue des opérations administratives d'enregistrement et d'élaboration des documents douaniers.
- Le commissionnaire en douane assure une liaison technique et administrative relatives à la circulation des marchandises à l'international.
- C'est un intermédiaire professionnel qui se charge de l'exécution d'un transport des marchandises en son nom pour le compte de son client.
- Le commissionnaire en douane est responsable de fautes personnelles ou de celles des transporteurs auxquels les marchandises ont été confiées.

---

(54)- KASMI Yanis, KANDI Rabah, OP.CIT, P.38.

### ❖ **Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison**

Dès que les marchandises arrivent au port, un intermédiaire appelé consignataire de la cargaison intervient au compte des ayants droit sur la marchandise pour permettre d'éviter les obstacles commerciaux, administratifs et juridiques.

- Au chargement : le consignataire doit assurer le chargement des marchandises à bord du navire et de préserver les droits du destinataire en cas d'avaries.

- Au déchargement : le consignataire est l'entreprise désignée pour effectuer le déchargement, et d'assurer la bonne réception des marchandises. L'obligation la plus importante du consignataire de la cargaison est de vérifier le bon état des marchandises <sup>(55)</sup>.

### ❖ **Le transitaire en tant que logisticien**

Pour le transitaire, la logistique est comme une prestation intégrée, la notion d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie d'une prestation globale exactement à la fin de la chaîne de production. Où le transitaire peut exercer une influence d'une valeur ajoutée au gain du producteur.

### ❖ **Le transitaire en tant qu'agent de manutention**

Le déplacement des marchandises à quai nécessite des prestations de manutention, visant le chargement et le déchargement ainsi que le stockage des marchandises. A la demande du transitaire sur instruction de son mandant, une entreprise peut prendre en charge la manutention ou c'est le transitaire lui-même qui s'en chargera. L'entreprise de manutention se chargera de la surveillance et de la garde pendant le chargement ou le déchargement. Et dans le cas où c'est le transitaire lui-même qui intervient, il s'en occupe principalement du chargement, déchargement, d'arrimage et de mise à quai <sup>(56)</sup>.

## 3. **Les rôles du transitaire**

Le transitaire exerce des différents rôles selon la nature des opérations effectuées, la réalisation des tâches administratives inscrit le transitaire comme étant un agent de douane. Il est mandataire lorsqu'il négocie avec les transporteurs et il détermine les coûts liés au transport des marchandises. Le transitaire en douane est appelé groupeur lorsqu'il réunit les

---

(55)- OUZZANE Noria, le rôle des transitaires dans le transport maritime des marchandises : cas des transitaires de la wilaya de Bejaia, mémoire fin de cycle, Economie du transport, sciences économiques, université de Bejaia, 2015-2016, P.36.

(56)- Ibid.

### **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

---

envois des marchandises envoyée par un ou plusieurs expéditeurs dont l'objectif est le partage des frais de transport entre clients.

Le rôle du transitaire se manifeste en trois (03) catégories :

#### **❖ Le rôle principal du transitaire**

On parle du rôle principal du transitaire lors de la réalisation des opérations juridiques qui doivent être réalisées au moment de la remise des marchandises par le transporteur :

- Reconnaissance de la marchandise.
- Signature du bon de livraison.
- Prise de réserve en cas d'avarie.
- L'accomplissement des opérations douanières lors de l'entreposage des marchandises.
- Souscrire une assurance sous ordre de son mandant.
- Etablir un nouveau contrat de transport <sup>(57)</sup>.

#### **❖ Rôle spécifique du transitaire**

• IL intervient lorsque la livraison de la marchandise nécessite de faire appel à plusieurs modes de transport successif.

• Il fait le lien entre les différents transporteurs afin d'assurer la continuité de la chaîne logistique de son client, il peut aussi se charger des opérations administratives en lien avec le transport des biens d'un territoire à un autre.

• Lors d'une opération de fret maritime, il effectue une vérification méticuleuse des marchandises lors des opérations de transbordement.

#### **❖ Rôles accessoires du transitaire**

Ce rôle consiste à agir physiquement sur les marchandises en exécutant des missions complémentaires, (entreposage, emballage, groupage,...) <sup>(58)</sup>.

---

(57)- OUZZAN Noria, Op.cit,

(58)- OUZZANE Noria, Ibid., P.39.

### **Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale**

---

#### **Conclusion**

L'acteur primordial pour la réussite des opérations logistiques internationales est le transitaire, ce dernier agit selon des règles qui ont pour objectif de faciliter les procédures liées à l'opération de dédouanement des marchandises à l'import et à l'export.

Les activités du transitaire sont rattachées à celles d'autres intervenants (le transporteur, la compagnie maritime,...), dans l'opération de dédouanement, ils veillent à ce que leurs missions soient accomplies dans les conditions convenues, sur la base des règlements définis par l'administration des douanes.

Ensuite, ils souhaitent obtenir des droits réservés par l'UNTCA (union nationale des transitaires et commissionnaires algériens), qui protège la société de transit lorsqu'il se trouve dans un conflit dans l'exercice de ses fonctions.

**Chapitre VI : Cas  
pratique au sein de la  
SARL Transit  
BOUDEBZA**

### **Introduction**

Une certaine méthode de déroulement des opérations d'import et export, est adoptée par le transitaire dans l'objectif d'effectuer une opération de dédouanement des marchandises réussie. Pour cela un service de transit efficace est mis en place dans un contexte juridique et légal.

A cet effet, nous présenterons la SARL transit BOUDEBZA située à Bejaia (organisme d'accueil), ainsi on déterminera son profil et les différents missions à accomplir, et pour finir nous présenterons les différents documents indispensable à l'opération de dédouanement de marchandises ainsi que le déroulement des procédures de dédouanement à l'importation de deux (02) TC (Conteneurs) du bois Hêtre au niveau de la SARL Transit BOUDEBZA.

### **Section01 : Présentation de l'organisme d'accueil**

#### **1. Naissance et Présentation de la société Transit BOUDEBZA**

C'est une société créée en 1992, son activité est de s'occuper du dédouanement des marchandises à l'import et à l'export, dans le prétexte de respecter les droits et règlements régis par la direction générale des douanes.

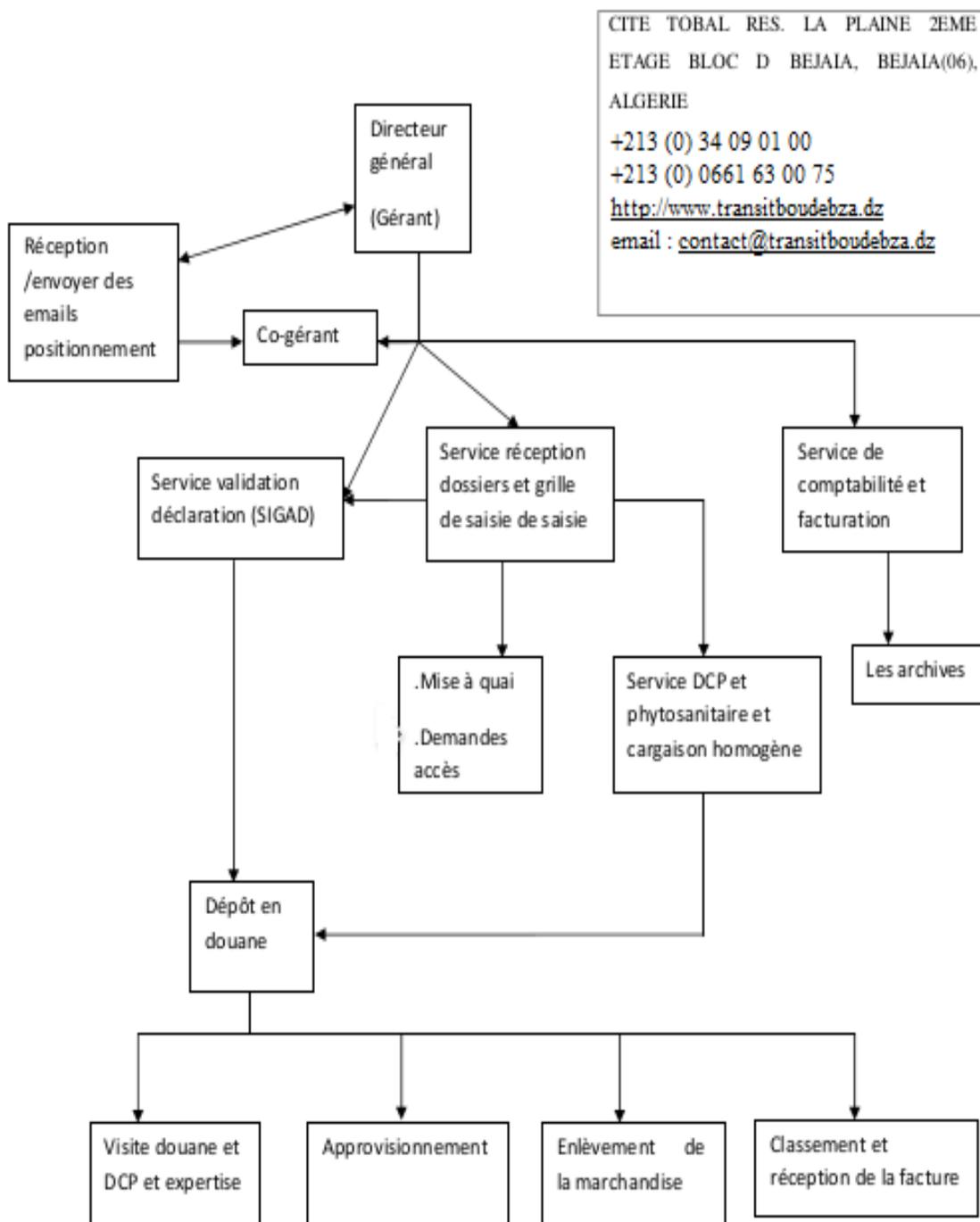
La SARL Transit BOUDEBZA est le trait d'union incontournable de la vie économique, qui possède plusieurs équipes de travail d'une aptitude professionnelle, et dont chaque équipe est spécialisée dans l'accomplissement d'une mission bien déterminée au sein de la société.

Une dynamique et un bon savoir-faire en ce qui concerne la réception-contrôle des documents et visite-enlèvement des marchandises offre une meilleure image pour la société envers sa clientèle. La SARL transit BOUDEBZA est Implantée à la résidence la PLAINE, Bloc D, 2eme étage, cité TOBAL, commune de BEJAIA, wilaya de BEJAIA 06000, ALGERIE.

### 2. Organigramme de la SARL Transit BOUDEBZA

La figure suivante représente l'organigramme de la SARL transit BOUDEBZA, qui résume les différents postes de travail que son personnel occupe.

Figure 4: Organigramme de la SARL Transit BOUDEBZA



Source : document interne de l'entreprise. Sarl Transit Boudenza, 2022

### 3. Les différents services de la SARL Transit BOUDEBZA

**3.1 Le commissionnaire :** est le gérant de la société, qui s'occupe personnellement d'adopter une stratégie sur laquelle la société poursuit son activité, ainsi il contrôle le bon fonctionnement des missions de chaque service et s'occupe personnellement des responsabilités financières et sociales.

**3.2 Le service de la finance-comptabilité :** l'agent comptable est l'interlocuteur direct du gérant, il est au courant de l'état financière de la société car il détient haute la main sur les documents comptable, et s'occupe des engagements de la société en matière de fiscalités.

**3.3 Le chef déclarant en douane :** est la personne qualifiée d'établir les documents de douane nécessaires à l'opération de dédouanement des marchandises qui doivent être conformes à la réglementation, et d'avoir des notes de détail et toutes nouvelles liées au monde de la douane en ce qui concerne les documents commerciaux exigés, la vérification des montants des droits et taxes, et même effectuer des visites en douane.

**3.4 Le consignataire :** A l'arrivé du navire aux autorités algériennes, le consignataire effectue certaines fonctions comme ; la collaboration avec le capitaine du navire, se mettre en relation pour se tenir informé de la situation du navire en rade et le jour de l'entrée au port et déterminer les moments de déchargement.

**3.5 Service de transport :** C'est la personne dite prestataire de transport, sa fonction est la poursuite des opérations de transport des marchandises. Il détermine l'itinéraire que les camions poursuivent pour le transfert des marchandises. Le prestataire a pour mission d'établir les factures de transport en utilisant un logiciel mis en œuvre par le gérant. La SARL transit BOUDEBZA détient une succursale de transport public de marchandise et d'auxiliaires de transport d'une flotte de six camions et de semi-remorques.

**3.6 L'Agent de Saisie :** est un agent qui est chargé de l'enregistrement des informations concernant la marchandise en utilisant un outil informatique spécialisé mise œuvre par le transitaire.

**3.7 L'agent d'enlèvement :** pour l'acheminement de la marchandise et son enlèvement, la SARL transit BOUDEBZA dispose de cinq (05) agents d'enlèvement.

**3.8 Service de facturation :** l'agent de facturation s'occupe de la remise des documents aux clients avec la préparation des factures liées au frais de la marchandise et celle de transit,

**3.9 Le serveur des archives :** C'est une chambre sécurisée où l'accès est seulement autorisé au gérant et à l'agent des archives, un serveur de dix mille unités centrales mis en disposition contient toutes les informations concernant les dossiers déjà traités.

**3.10 Services des emails :** un système informatique par lequel la société détient tous les contacts de ses clients, un système utilisé pour la réception des documents liés à la marchandise et la confirmation de leurs réception et tenir les clients informés sur la situation de leurs marchandise.

**3.11 L'expertise :** un service spécialisé dans l'expertise maritime et consulting, il agit en étroite collaboration avec les services de douanes et services portuaires, afin de préserver l'intérêt de toutes les parties ; client, fournisseur, banque, assureur,...etc. le bureau assure le service d'agrèage et suivi des opérations de débarquement ou embarquement et le contrôle de l'état des marchandises.

## **4 Les missions de la SARL Transit BOUDEBZA**

### **4.1 Missions**

- Jouer le rôle d'intermédiaire entre le port et son client comme étant la fonction principale.
- La prise en charge de toutes les procédures de dédouanement comme à l'import ou à l'export, quelle que soit leur nature ; marchandise, Conteneurs, Homogènes.
- Pratiquer l'opération économique et la relier avec l'administration de douanes.
- Prendre possession de la marchandise importée ou exportée pour le compte de ces clients.

### **4.2 Prise en charge**

- Une assistance sur les opérations de déchargement et chargement des marchandises avec les experts maritimes agréée en assurant une meilleure organisation et coordination de ces opérations.
- Un contrôle sur place des marchandises et une vérification des documents pour voir si réellement la marchandise dédouanées est celle réellement déclarée.
- une coordination de l'acheminement des marchandises du port jusqu'à destination indiqué par notre client en contre partie du dépôt de la déclaration en détail.

### **4.3 Points forts**

- Meilleures connaissances et expérience requis dans le domaine de transit.
- la réalisation de toute une gamme d'activités.

## **Chapitre VI : cas pratique au sein de la SARL Transit BOUDEBZA**

---

- un bon réseau relationnel et solide au sein de la société, ainsi qu'avec les autorités maritimes et douanières.
- Un personnel qualifié et des services de qualité avec des moyens de travail modernes mis au service des clients.
- Le siège de la société situé à proximité du port permet la réalisation des opérations de dédouanement dans les délais convenus ; c'est-à-dire en un temps court et à un coût faible.

La société SARL Transit BOUDEBZA dispose d'un groupe de travail composé de :

- Commissionnaire (Gérant).
- Agent de Saisie (03).
- Préparation des nouveaux dossiers (02 agents).
- Déclarant en douane (10).
- Agent d'enlèvement (05).
- Comptable (03).
- Courtier (08).

### Section02 : Etude de cas sur le déroulement et les procédures de dédouanement d'une marchandise.

#### 1. La détermination de toutes pièces concernant le dossier de Transit

Sur demande du client à son transitaire de dédouaner une marchandise, il existe une certaine confrontation documentaire ; donc chaque partie doit préparer et remettre des pièces documentaires afin de réaliser le dossier de transit, et les documents relatifs au dossier de transit sont comme suite :

##### 1.1 Le Mandat : (voir Annexe N°01)

En application de l'article 11 du décret exécutif n°10-288 suscité, les commissionnaires en douane établissent eux-mêmes les déclarations et les signets en leur qualité de déclarant et présentent eux-mêmes les marchandises à la vérification.

Toutefois, ils peuvent donner mandat à leurs personnels pour agir en leur nom.

Le mandat est un engagement établi entre le commissionnaire en douane ou le propriétaire des marchandises et le mandataire, par lequel le mandant donne pouvoir au mandataire de :

- ✓ Signer les déclarations en douane et les actes s'y rapportant, et présenter les marchandises à la vérification.
- ✓ Effectuer les autres formalités douanières concernant la déclaration des marchandises en détail.

##### 1.2 La facture domiciliée: (voir Annexe N°02)

❖ **La domiciliation** : ça concerne la domiciliation de la facture qui s'inscrit en vingt et un (21) chiffres et le cachet rond de la banque domiciliaire, ainsi que les cachets et les signatures des deux parties.

❖ **La facture** : c'est la facture commerciale définitive, qui doit comporter : la date, le numéro, nom et raison sociale du vendeur et de l'acheteur, la désignation de la marchandise, le prix unitaire, le prix global, la quantité, l'incoterm, etc.

##### 1.3 Le connaissance : (voir Annexe N°03)

C'est le document primordial dans le transport maritime, qui prouve le contrat de transport conclu entre l'importateur et l'exportateur ainsi que la compagnie de consignation au port d'embarquement dont il mentionne les caractéristiques de la marchandise.

### **1.4 Certificat d'origine : (voir Annexe N°04)**

C'est une pièce documentaire qui détermine le pays d'origine de la marchandise importée, elle est établie par la chambre de commerce du pays d'origine.

### **1.5 EUR1 : (voir Annexe N°05)**

C'est un certificat de libre circulation des marchandises dans une région bien déterminée, elle permet l'expédition des marchandises de l'union européenne vers un pays ou un groupe de pays ayant conclu des accords préférentiels. Elle est parfois considérée comme étant un certificat d'origine.

### **1.6 Liste de colisage : (voir Annexe N°06)**

C'est un document spécifique au transport international, qui permet de connaître l'ensemble des colis faisant partie d'une même expédition.

### **1.7 Avis d'aliment : (voir Annexe N°07)**

C'est un document lié à l'assurance transport, il couvre les marchandises pour un voyage déterminé, sur un trajet précis.

### **1.8 L'avis d'arrivée : (voir Annexe N°08)**

C'est un document délivré par la compagnie maritime au profit de l'importateur, dès l'arrivée du navire le document contient tous les renseignements concernant la marchandise.

### **1.9 Carte NIF : (voir Annexe N°09)**

C'est une carte qui porte le numéro d'immatriculation fiscale de l'importateur en 15 chiffres, elle identifie l'opération économique et les renseignements qui traitent son registre de commerce.

### **1.10 Registre de commerce : (voir Annexe N°10)**

Est une pièce délivrée par le centre national du registre de commerce, elle détient les informations suivantes :

- Le nom du gérant et ses associés ainsi que leurs nationalités.
- La dénomination ou la raison sociale de l'entreprise importatrice.
- Le secteur d'activité et le capital social.
- La date de début de l'activité.

### **1.11 La fiche de scanner : (voir Annexe N°11)**

C'est une pièce documentaire qui démontre que la marchandise est passée au scanner.

### **1.12 La grille de saisie : (voir Annexe N°12)**

C'est pièce documentaire réalisée par le transitaire à travers un logiciel conçu pour l'enregistrement des données nécessaires de la marchandise, qui par la suite permettra au déclarant d'enregistrer facilement la déclaration en détail.

### **1.13 La déclaration en détail : (voir Annexe N°13)**

C'est l'acte par lequel le déclarant indique le régime douanier à signer aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour le besoins du contrôle douanier.

### **1.14 Certificat phytosanitaire algérienne : (voir Annexe N°14 et N°15)**

C'est un document délivré par les services phytosanitaires au poste frontière algérien, relatif à l'état phytosanitaire des végétaux ou produits végétaux destiné à l'exportation ou à la réexportation. Démontrant que les marchandises ont été transportées dans de bonnes conditions et en bonnes exigences convenues. Sachant que l'existence d'un certificat phytosanitaire étranger ne suffit pas pour la poursuite des démarches de dédouanement des marchandises, donc une demande d'établir un certificat phytosanitaire algérien est recommandée par le transitaire.

### **1.15 Bon à délivrer : (voir Annexe N°16)**

Un document remis par l'agent consignataire à la place du connaissement pour continuer les formalités d'enlèvement.

### **1.16 Bon à enlever : (voir Annexe N°17)**

C'est un document présenté par l'importateur ou son transitaire à la douane pour procéder à l'enlèvement.

### **1.17 Autorisation de libre circulation : (voir Annexe N°18)**

C'est un document délivré par la direction de la protection des végétaux et des contrôles techniques qui autorise la libre circulation de la marchandise importée dans le territoire algérien.

## **2. Déroulement et processus de dédouanement d'une marchandise (Cas Pratique)**

Après avoir reçu une demande par le transitaire de son client, dans l'objet est la prise en charge de dédouaner une marchandise de type : Bois Hêtre mise en deux (02) TC, le transitaire procède à l'opération de dédouanement comme suit :

### 2.1 La réception des documents

Après la réception des documents originaux de la marchandise envoyée par le client à la SARL Transit BOUDEBZA, où on retrouve toutes les caractéristiques de la marchandise que notre client souhaite dédouaner. Sachant que cette marchandise ne doit pas être interdite soit à l'import ou à l'export.

Le service de recevabilité des dossiers après l'accord du gérant sur la prise en charge de dédouaner ces marchandises, reçoit le pli cartable de ces documents originaux réalisé à base de la nature de la marchandise. (Pour le cas de notre recherche la marchandise concernée est le Bois Hêtre importé en deux (02) conteneurs). La liste des pièces est comme suit :

- Facture d'achat domiciliée originale.
- Connaissance (B/L) endossé original.
- L'original du certificat d'origine.
- L'original du document EUR1.
- L'original du certificat phytosanitaire.
- L'original de la liste colisage.
- Avis d'aliment (dossier d'assurance).
- Avis d'arrivée (envoyé par la compagnie maritime).

Dès la vérification de ces documents, le déclarant en douane doit établir un bon de réception, ensuite il prépare la chemise de transit et les documents à joindre en accordant un numéro à cette chemise dite : le répertoire, (qui pour notre étude de cas est le 338), ainsi que l'article, qui est généralement l'année actuelle, (qui pour notre cas l'article N°22).

### 2.2 l'établissement des différents dossiers

Lorsqu'il s'agit de l'importation d'un produit récolté de la terre, ce produit doit être soumis au contrôle phytosanitaire, donc le déclarant en douane dans cette étape doit dispatchés les différents documents reçus pour la préparation de trois dossiers :

- 01- Dossier phytosanitaire.
- 02- Dossier de douane.
- 03- Dossier d'archives (une fois que la marchandise est enlevée).

Pour le dossier phytosanitaire on retrouve les pièces suivantes :

- ✓ L'original du certificat de phytosanitaire.

- ✓ Copie de la facture.
- ✓ Copie du connaissement.
- ✓ Original du certificat d'origine.
- ✓ Copie de l'avis d'arrivée.
- ✓ Liste colisage.

Ce dossier est destiné au service phytosanitaire qui par la suite doit renvoyer une deuxième forme de certificat phytosanitaire appelé : certificat phytosanitaire algérien.

Pour le dossier de douane, il est composé de :

- Copie de la carte NIF (numéro d'identification fiscale).
- Copie du registre de commerce copie.
- Copie de la facture originale + facture original.
- Copie du connaissement.
- Avis d'aliment (dossier d'assurance)
- L'original d'EUR1.
- Copie du certificat phytosanitaire algérienne.
- Copie de l'avis d'arrivé.
- Copie de la fiche de scanner.
- Copie de la liste de colisage.

### 2.3 l'enregistrement dans la base de données

Après la validation du dossier phytosanitaire par les services chargés de sa validation, un extrait du certificat phytosanitaire algérien sera rajouté au dossier de douane que ce dernier soit finalement complet ceci nous permettra de poursuivre notre démarche et c'est la souscription et la déclaration de la marchandise dans la base de données :

**2.3.1 L'enregistrement dans la grille de saisie** : cela concerne l'enregistrement du dossier à traiter dans un logiciel GTD 2022, qui contient toutes les informations concernant la marchandise.

-la grille de saisie est composée de deux (02) parties :

**La partie fixe** : cette partie concerne la souscription des éléments tirés des documents et les pièces jointe.

- Le numéro de dossier, le code régime, le numéro d'article.

- Les informations concernant l'importateur et l'exportateur et leurs adresses.
- Le lieu de départ de la marchandise ainsi que la destination finale.

Ainsi que tout ce qu'une déclaration de marchandise doit contenir comme informations pour que le service déclarant accomplisse sa mission.

**La partie variable :** cette partie concerne la souscription en détail des éléments liés à la marchandise elle-même :

- Position tarifaire
- Nombre d'article
- Désignation de la marchandise
- Poids net et poids brut.

**2.3.2 L'enregistrement de la déclaration en détail :** une fois la tâche de souscription, l'enregistrement effectué dans la grille de saisie sera envoyé afin d'être enregistré dans le système SIGAD ; un système lié directement au service de douane.

Le client a le droit de faire recours en cas de marchandise non conforme, et cela auprès des services compétents (service réexportation), sous réserve de présenter une attestation de non transfert de devises délivrée par la banque et l'attestation d'acceptation du retour marchandise par le fournisseur et de prendre en charge tous les frais de réexportation.

L'enregistrement de la déclaration en douane se fait à base du régime de chaque marchandise contrôlée et vérifiée et certifiée par le commissionnaire en douane agréé pour éviter les fausses déclarations d'espèce tarifaire, l'origine et la valeur. En cas de fausses déclarations un contentieux sera établi conformément aux articles 319-320-325 du code des douanes.

### 2.4 L'enlèvement de la marchandise :

Pour la préparation du dossier d'enlèvement de la marchandise, l'inspecteur procède à la liquidation de la déclaration et cela après que la brigade commerciale de la douane reçoit le dossier suivant :

- Bon à délivrer
- D10 retour
- Bon à Enlever

## Chapitre VI : cas pratique au sein de la SARL Transit BOUDEBZA

---

- B/L + facture fournisseur
- Engagement de restitution des TC vide

Et c'est à fin d'effectuer l'apurement, qui signifie un contrôle sur pièce de la déclaration. Par la suite un exemplaire (D10+Bon à enlever + Bon à enlever) original reste à la disposition de la brigade commerciale pour vérifier les conteneurs qui vont être enlevés (à la porte). Et un deuxième exemplaire va être remis au service CMR de la BMT comme preuve que la marchandise est dédouanée puis procéder à l'enlèvement de la marchandise.

-Pour le dossier destiné à la BMT pour établir le CMR :

- Copie du bon à délivrer apuré par la brigade commerciale.
- B/L + Mise à Quai + Bon de chargement

Un imprimé de CMR est remis aux chauffeurs des camions qui vont déposer l'imprimé au service enlèvement de la BMT pour l'obtention d'un Bon de Sortie.

Après que le chargement des marchandises dans les camions soit effectué, les TC doivent passer par le scanner accompagné du dossier suivant :

- Bon de sortie
- Fiche scanner douane
- Bon à enlever
- D10 retour
- B/L
- Facture

Ainsi le camion poursuit la démarche du passage au scanner pour l'obtention du bon visé par le scanner accompagné du permis de conduire du chauffeur et les déposer à la porte 23 qui est le poste principal pour la sortir des TC au port de BEJAIA.

Le commissionnaire en douane a la possibilité de contrôler la marchandise en cas de doute sur la détermination de la position tarifaire et cela avant le dépôt de la déclaration en douane, sous forme d'une demande du permis d'examinations de la marchandise par l'administration des douanes (D41).

## **Chapitre VI : cas pratique au sein de la SARL Transit BOUDEBZA**

---

Le dossier de l'opération de dédouanement de la marchandise doit être enregistré sur le répertoire transit visé par la justice. Ainsi, le commissionnaire doit conserver le dossier pour une durée de dix ans (10 ans) dans les archives.

### Conclusion

A partir d'une étude pratique au sein de la SARL transit BOUDEBZA nous avons pu présumer que le transitaire lors de la réalisation d'une opération de dédouanement d'une marchandise agit selon des règles établie par la direction générale des douanes.

Le régime applicable sur les marchandises a pour but de garantir la réussite des procédures de dédouanement, de la déclaration de la marchandise jusqu'à l'enlèvement et la livraison dans les bonnes et meilleurs conditions ainsi qu'aux moments prévus.

L'étude pratique réalisée nous nous a permit d'obtenir l'opportunité de bien résoudre le déroulement d'une opération de dédouanement des marchandises ainsi que de connaitre la nécessité des interventions de chacune des parties (DOUANE, BANQUE, BMT, EPB, Phytosanitaire et le transitaire etc.). Toutes ces parties contribuent dans la réussite des procédures de dédouanement.

## **Conclusion générale**

---

### **Conclusion générale**

Les échanges internationaux s'évoluent d'une façon permanente, cela est lié aux nombres d'échanges effectués par les Etats. Ces derniers effectuent ces transactions parce qu'ils y retrouvent un intérêt et un gain respectif. L'échange est tout simplement le résultat des différences existantes entre pays : différences économiques, financières, technologiques et même naturelles.

Afin de poursuivre l'évolution du commerce à l'international, certains paramètres qui lui sont liés doivent être également développés, comme le transport qui est une nécessité pour les entreprises de le développer, mais aujourd'hui il ne s'agit pas seulement du transport, mais d'un ensemble de facteurs qui rentrent en jeu pour un bon fonctionnement de la logistique internationale. La maîtrise du processus logistique permet aux entreprises d'assurer le contrôle de ses commandes et de gagner la confiance de ses clients après leurs satisfactions.

Dans le commerce international, la logistique est une chaîne très organisée qui permet la maîtrise des flux physiques, financiers et d'informations. Les fonctions couvertes par la chaîne logistique sont : le transport, le stockage, et la manutention. Son objectif principal est d'apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut.

Le transitaire constitue un maillon fort de la chaîne logistique internationale ; ses activités sont complémentaires par rapport aux autres intervenants tels que : le logisticien, commissionnaire, consignataire, transporteur,...

La fonction du transitaire est primordiale pour les activités d'importations et d'exportations, en ce qui concerne le transport et ses opérations ; ceci, en utilisant les incoterms qui déterminent les responsabilités des vendeurs et des acheteurs ainsi que la répartition des coûts liés au transport.

La tendance des développements des systèmes d'information et de la technologie peuvent être un avantage pour le transitaire en lui facilitant la tâche d'enlèvement des marchandises. Néanmoins, la libéralisation des échanges mène à l'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires, et par conséquent, constituera un risque en réduisant l'activité du transitaire et par là une menace en ce qui concerne sa place au sein du commerce international.

## **Conclusion générale**

---

Nous espérons que notre modeste étude sera d'une utilité pour l'amélioration des connaissances liées au domaine du transit, dans le cadre des prérogatives incombant à l'administration des douanes.

## **Bibliographie**

### **Ouvrages**

- Rémy LE MOIGNE, SUPPLY Chain Management : achat, production, logistique, transport, vente, DUNOD Editions, France, 2015.
- Gérard BAGLINE et autres, Management industriel et logistique, Editions ECONOMICA, Paris, 2008.
- André Marchal, Logistique globale : SUPPLY Chain Management, ELLIPSES Edition, France, 2006.
- Idir KSOURI, Les techniques douanières et fiscales, 2<sup>ème</sup> édition, Alger-Livres Editions, Alger, 2013.
- Idir KSOURI, Les régimes douaniers, BERTI éditions, Alger, 2014.

### **Thèses et Mémoires**

- BENSALMA Rabah et LARBI Mohamed, Management logistique et la performance de l'entreprise Au niveau du Groupe Le Marechal, Université Mouloud MAMMERRI Tizi-Ouzou, Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master Spécialité : Management Stratégique, Promotion 2020/2021.
- CHALAL Sabrina, KARA Samira, Le rôle du système d'information dans la logistique internationale : cas de CEVITAL-AGRO, Université Abderrahmane MIRA Bejaia, Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales Option : Finance et Commerce International, Promotion 2015/2016.
- KASMI Yanis, KANDI Rabah, analyse de la fonction du commissaire de transport/transitaire dans la chaine logistique internationale : Cas de la SARL TRANSIT BOUDEBZA, Université Abderrahmane MIRA Bejaïa, Mémoire de fin de cycle pur l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales Option : Logistique et Distribution, Promotion 2018/2019.
- MARZOUK Salah Eddine, problèmes de dimensionnements de lots et de livraisons : Application au cas d'une Chaine Logistique, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, Thèse de Doctorat en vue de l'obtention du titre Docteur Spécialité : Automatique et Informatique, Thèse soutenue le 08/11/2007.
- OUZZAN Noria, Le rôle des transitaires dans le transport maritime des marchandises : Cas des transitaires de la wilaya de Bejaia, Université Abderrahmane MIRA Bejaia,

Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences  
Economiques Option : Economie du Transport, Promotion 2015/2016.

### **Reuves**

- Journal officiel de la république Algérienne N°/71/18 DHOU ELHIDJA 1431, 24 Novembre 2010, Article 125.
- Journal officiel de la république Algérienne N°/71/18 DHOU ELHIDJA 1431, 24 Novembre 2010, Article 127.

### **Sites web**

- <https://www.clog.fr/definition-logistique>.
- [www.wizishop.fr](http://www.wizishop.fr).
- [www.etudes-et-analyse.com](http://www.etudes-et-analyse.com).
- [www.gefco.net](http://www.gefco.net).
- [www.techno.net](http://www.techno.net).
- [www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transportmaritin](http://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transportmaritin).
- [www.michealpage.fr<métiers](http://www.michealpage.fr/métiers).
- [www.guideinformatique.com](http://www.guideinformatique.com).
- <https://sumup.tr.termes-comptable>.
- [www.douane.gouv.dz2022](http://www.douane.gouv.dz2022).
- [www.lfc-consiel.fr](http://www.lfc-consiel.fr).
- <https://fe.slideshare.net/ilhamyacha/les-risques-de-transport-international>.
- <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/transitaire/79151>.

# **ANNEXES**

ANNEXE

Mandat des déclarants qui accomplissent les formalités de douane pour compte

- Annexes [x] Pour opérations multiples (1).
[ ] Pour opérations occasionnelle (1).

Annexe n°01

I - CADRE RESERVE AU MANDANT

Je soussigné (e).....(2)
NIF.....
R.C.....(3)
Représenté (e) par.....(4)
Fils (Fille) de.....et de.....
Né (e) le.....à.....
Agissant en qualité de représentant légal de l'établissement

A- DONNE POURVOIR AU MANDATAIRE DESIGNE AU CADRE II

- [x] De me représenter auprès de l'administration des douanes, d'accomplir toute formalité de douane et de signer (1).
[x] Toutes déclarations et documents d'accompagnement, sous tous régimes douaniers (1).
[ ] Tous actes de nature contentieuse (procès-verbal, transaction douanière, soumission contentieuse et reconnaissance d'infraction) (1).
[ ] D'utiliser mon crédit d'enlèvement (1).
[x] D'enlever les marchandises (1).

B- M'ENGAGE A FOURNIR AU MANDATAIRE TOUS LES DOCUMENTS REGLEMENTAIRES AUTHENTIQUES ET DONNEES EXACTES NECESSAIRES A L'EXECUTION DU MANDAT

II- CADRE RESERVE AU MANDATAIRE

Je soussigné (e) mandataires, indiqué (e) ci-dessous:

Numéro d'agrément..... NIF :.....
Nom et Prénom ou raison sociale.....
Représenté(e) par.....(4)
Agissant en qualité de représentant légal de l'établissement
Accepte le présent mandat dans ses éléments sus-indiqués.

Fait à ..... Le.....

Le Mandant

Le Mandataire

Renvois.

- (1) Cocher la ou les case(s) correspondante(s) et biffer les autres.
(2) Raison sociale pour la personne morale et nom et prénom pour la personne physique.
(3) Le cas échéant, tout autre document en tenant lieu.
(4) Nom et prénom.

**EURO HARDWOOD**

Annexe n° 08

EURL au Capital de 32 000 Euros

Z.A. La Fayette, 14 B rue la Fayette, 25000 BESANCON - FRANCE Tel : +33(0)3 81 52 26 98 - Fax : +33(0)3 81 52 98 01  
E.mail : eh1@eurohardwood.fr

COMMERCIAL INVOICE N° 16143

23/02/2022

ORIGINAL

BANQUE AL BARAKA D ALGERIE POUR LE  
COMPTE DE ~~XXXXXXXXXX~~  
43 LOT AISSAT IDIR CHERAGA ALGER  
ALGERIE NIF 000616097281902

Contract NO ALG-0171-02-21-FR

Description of goods:

BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES

	Quantité M3	Prix unitaire EUR/M3 CFR PORT BEJAIA	Montant total EURO
27mm A 4 faces nettes (avec tolérance de rouge)	19,659	540,00 €	10 615,86 €
40mm A 4 faces nettes (avec tolérance de rouge)	31,809	540,00 €	17 176,86 €
27mm A 3 faces nettes (avec tolérance de rouge)	11,052	510,00 €	5 636,52 €
40mm A 3 faces nettes (avec tolérance de rouge)	9,656	510,00 €	4 924,56 €
<b>TOTAL CFR PORT BEJAIA</b>	<b>72,176</b>		<b>38 353,80 €</b>
VALEUR EN FOB			32 353,80 €
VALEUR EN FRET			6 000,00 €

*Bouras Fatima*  
Directrice Agence  
Agence Cheraga 104

CONFORME FACTURE PROFORMA NO 7 DATED 12-10-2021  
MENTION DEVANT FIGURER SUR FACTURE DEFINITIVE.  
CONTRAT:CFR PORT BEJAIA

ORIGIN:FRANCE

2x40' containers

Container N°	Plomb N°	Nombre colis	Volume M3
MSKU 124 278 7	814337	16	36,710
TLLU 684 369 4	814336	16	35,466
<b>Total</b>		<b>32</b>	<b>72,176</b>

HACIANE Mohamed Said  
Chef de Service Commerce Extérieur  
Agence Cheraga 104

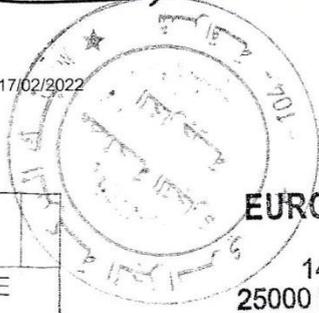
Total poids brut : 51 565 kgs  
Navire : MSC LAURENCE dated 17/02/2022  
Connaissance maritime No : 216381948 du 23/02/2022 shipped on board 17/02/2022

Conditions de paiements :

DOCUMENTARY CREDIT NO. REFERENCE LC104/0002/22IR  
100% BY PAYMENT  
EMIS PAR BANQUE AL BARAKA D ALGERIE

BANQUE AL BARAKA D'ALGERIE  
AGENCE DE CHERAGA (104)  
Ete Al Qods Cheraga Alger

2022 1 10 000 16 EUR  
Transportation - Exportation  
06.01.2022



**EURO HARDWOOD eurl**  
Z.A. La Fayette  
14 B rue la Fayette  
25000 BESANCON - FRANCE  
Tél. +33 (0)3 81 52 26 98  
Fax +33 (0)3 81 52 98 01  
RCS Besancon 417 799 954

Annexe 1003

**BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT  
OR MULTIMODAL TRANSPORT**

SCAC SEJJ  
B/L No. 216381948

Shipper EURO HARDWOOD EURL Z.A. LA FAYETTE 14 B RUE LA FAYETTE 25000 BESANCON FRANCE. TEL:0033381522698 FAX:0033381529801		Booking No. 216381948
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer") A L ORDRE DE LA BANQUE AL BARAKA D ALGERIE		Export references Svc Contract
Vessel (see clause 1 + 19) MSC LAURENCE		Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)
Port of Loading Antwerp		Notify Party (see clause 22) <del>SEAGO</del> 43 LOT AISSAT IDIR CHERAGA ALGER ALGERIE NIF 000616097281902
Voyage No. 203E		Place of Receipt, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)
Port of Discharge Bejaia		Place of Delivery, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER**

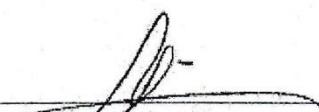
Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.  2 containers said to contain 32 COLIS  BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES  REFERENCE LC104/0002/22IR NUMERO D'IDENTIFICATION FISCALE DE L'ORDONNATEUR (NIF) : 000616097281902  FREIGHT PREPAID  agent at destination : SEAGO LINE BEJAIA 18 LOT BOUALI SIDI AHMED BEJATA HEURES D'OUVERTURE: DIMANCHE A JEUDI DE TEL +213 34 20 59 84  APPLICABLE FREE TIME 15 DAYS COMBINED AT DESTINATION  MSKU1242787 40 DRY 9'6 16 COLIS 26175.000 KGS 36.7100 CBM Shipper Seal : 814337 TLLU6843694 40 DRY 9'6 16 COLIS 25390.000 KGS 35.4660 CBM Shipper Seal : 814336 FREIGHT PREPAID  We remind our valuable customers that the containers must be returned to MAERSK	Weight 51565.000 KGS	Measurement 72.1760 CBM
---	-------------------------	----------------------------

Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 2 containers	Place of Issue of B/L Antwerp	SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liberties in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 19). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.
Number & Sequence of Original B(s)/L 1/THREE	Date of Issue of B/L 2022-02-23	
Declared Value (see clause 7.3)	Shipped on Board Date (Local Time) 2022-02-17	

Signed for Carrier Sealand Europe A/S

  
 Sealand Europe Belgium (Registered name for MLB NV)  
 As Agent(s) for the Carrier

This transport document has one or more numbered pages

1. The Carrier shall be responsible for the goods from the time of loading until the time of unloading at the destination. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods during the period of carriage.

2. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the negligence or default of the Carrier or his servants or agents.

3. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the fire, theft, pilferage, or other causes.

4. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the perils of the sea, including fire, theft, pilferage, or other causes.

5. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the war, strikes, or other causes.

6. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the riot, insurrection, or other causes.

7. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the piracy, or other causes.

8. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the capture, seizure, or other causes.

9. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

10. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

11. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

12. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

13. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

14. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

15. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

16. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

17. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

18. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

19. The Carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods if the loss or damage is caused by the detention, or other causes.

**AGENCE AL BARAKA D'ALGERIE**  
Société Algérienne de Commerce  
101, Boulevard de l'Indépendance  
ALGERIE







<p>1. Expéditeur (nom, adresse, pays) <i>Consignor Expéditeur</i>           EURO HARDWOOD EURL          Z.A. LA FAYETTE          14 B RUE LA FAYETTE          25000 BESANCON FRANCE.          TEL:0033384522698</p>	<p>N°          No - 4 0 7 6</p>	<p>ORIGINAL</p>
<p>2. Destinataire (nom, adresse, pays) <i>Consignee Destinataro</i>          SARL SIED          3 LOT AISSAT IDIR CHERAGA ALGIERS          ALGERIA</p>	<p>COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE          EUROPEAN COMMUNITY COMUNIDAD EUROPEA          المجموعة الأوروبية          欧洲共同体          ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО  <b>CERTIFICAT D'ORIGINE</b>          CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICADO DE ORIGEN          شهادة المنشأ 原产地证明          СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА</p>	
<p>4. Informations relatives au transport (mention facultative)  <i>Transport details Expedicion مرسله بواسطة 运输情况</i>          Вид транспорта и маршрут следования (насколько это известно)</p>	<p>3. Pays d'origine <i>Country of origin Pais de origen</i>          بلد المنشأ 原产国 Страна происхождения</p> <p>FRANCE</p> <p>5. Remarques <i>Remarks Observaciones</i>          ملاحظات 备注 Для служебных отметок</p> <p>CREDIT DOCUMENTAIRE IRREVOCABLE          N° LC104/0002/22IR</p> <p>NIF 000616097281902</p>	
<p>6. N° d'ordre ; marques, numéros, nombre et nature des colis ; désignation des marchandises  <i>Item number ; marks, numbers, number and kind of packages ; description of goods</i>          N° de orden ; marcas, numeros, nombre y naturaleza de los bultos ; designacion de las mercancías          مواصفات البضاعة : رقم التسلسل، العلامة، رقم الطرود، عدد وطبيعة الطرود          序号；商标；号码；包装件数量和性质；商品种类；          Порядковый номер, маркировочные знаки, нумерация, количество мест и вид упаковки; описание товара</p> <p>2 x 40' CONTAINERS</p> <p>AVIVES HETRE ETUVES SECHES</p>	<p>7. Quantité <i>Quantity Cantidad</i>          الكمية 数量          Количество</p> <p>Volume total :          72.176 m3          Poids brut total :          51 565 Kg</p>	
<p>8. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case N°3          THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX 3          LA AUTORIDAD INFRASCRITA CERTIFICA QUE LAS MERCANCIAS DESIGNADAS SON ORIGINARIAS DEL PAIS INDICADO EN LA CASILLA N°3          تشهد السلطة الموقعة أدناه أن البضائع المذكورة أعلاه مصدرها البلاد المذكورة في الحقل رقم 3          签发该证当局证实上述商品原产于第3栏内所注明的国家          Подписавший уполномоченный орган удостоверяет, что вышеприведенные товары происходят из страны, указанной в графе N° 3</p> <div data-bbox="933 1803 1380 2094" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p><b>CCI SAÔNE-DOUBS</b></p> <p>16 FEB / 2022</p> <p>Pour le Président          E. RUHLMANN</p> </div> <p>Lieu et date de délivrance : désignation, signature et cachet de l'autorité compétente          Place and date of issue ; name, signature and stamp of competent authority          Lugar y fecha de expedicion ; designacion, firma y sello de la autoridad competente          .موقع وتاريخ وتسمية وتوقيع وختم السلطة المختصة.          Место и дата выдачи : наименование, подпись и печать уполномоченного органа.</p>		

Annexen: 01

EUR.1 Nr E 5.961.917

Raadpleeg de aantekeningen op de keerzijde alvorens het formulier te vullen

2. Certificaat gebruikt in het preferentiële handelsverkeer tussen EUROPESE GEMEENSCHAP

ALGERIE

(de betrokken landen, groepen van landen of gebieden vermelden)

4. Land, groep van landen of gebied waaruit de producten geacht worden van oorsprong te zijn EU

5. Land, groep van landen of gebied van bestemming ALGERIE

1. Exporteur (naam, volledig adres, land)
EURO HARDWOOD EURL Z.A.LA FAYETTE
14B RUE LA FAYETTE
25000 BESANCON
FRANCE

3. Geadresseerde (naam, volledig adres, land) (facultatief)
SARL
43 LOT AISSAT IDIR CHERAGA
DZ, ALGERIE
NIF 000616097281902
ALGERIE

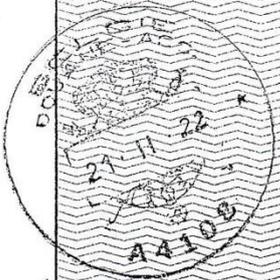
6. Gegevens in verband met het vervoer (facultatief)

7. Opmerkingen

8. Volgnummer, merken, nummers, aantal en soort der colli (1); omschrijving van de goederen
BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES
2x40' containers - 32 fardeaux
MSKU1242787
TLLU6843694
Origine France

9. Bruto massa (kg) of andere maatstaf (l, m³, enz.)
51565 KG

10. Facturen (facultatief)



11. VISUM VAN DE DOUANE

Verklaring juist bevonden
Uitvoerdocument (2):
formulier EXA n° 22BEG00000835482
d.d. 26/02/2022
Douanekantoor:
Land of gebied van afgifte:
Te de C. CALMEYN
Fisc. Desk.
Stampel:
44100

(Handtekening)

12. VERKLARING VAN DE EXPORTEUR

Ondergetekende verklaart dat de hierboven omschreven goederen aan de voor het verkrijgen van dit certificaat gestelde voorwaarden voldoen.

Gerlach & Co
Schouwkensstraat 7 Haven 200
Te 030 300 0000
Tel. 03 545 02 20
Fax: 03 545 02 28

POUR LE COMPTE DE L'EXPORTATEUR EURL EURO HARDWOOD (Handtekening)

(1) Voor onverpakte goederen te vermelden het aantal voorwerpen of "gestort"

(2) Slechts in te vullen indien de nationale bepalingen van het land of gebied van uitvoer zulks vereisen.

Annexe n° 06

**EURO HARDWOOD**

EURL au Capital de 32 000 Euros

Z.A. LA FAYETTE, 14 B rue La Fayette, 25000 BESANCON-FRANCE T:0033381522698 - F:0033381529801  
E.mail : eh1@eurohardwood.fr

Besançon, le 23/02/2022

**LISTE DE COLISAGE**

~~SARL OIBD~~  
~~BOIS ET ALUMINIUM ALGER~~  
~~ALGERIE~~

Description :

**BOIS HETRE ETUVES AVIVES SECHES**

CONFORME FACTURE PROFORMA NO 7 DATED 12-10-2021

Nom du Bateau :

MSC LAURENCE du 17/02/2022 ANTWERP / PORT BEJAIA

Connaissance maritime No. :

216381948 du 23/02/2022, shipped on board on 17/02/2022

REFERENCE LC: LC104/0002/22IR

Item	Essence	N° Colis	Nbre pièce	Epaisseur en mm	Longueur en m	Cumul Largeur	Quantité m3	Qualité
<b>Container N° MSKU1242787</b>			<b>Plomb N° 814337</b>					
1	HETRE	511146	122	40	2,50	24,60	2,460	A 4 faces nettes
2	HETRE	511147	126	40	2,50	24,89	2,489	A 4 faces nettes
3	HETRE	511148	133	40	2,40	25,24	2,423	A 4 faces nettes
4	HETRE	511151	123	40	2,30	25,28	2,326	A 4 faces nettes
5	HETRE	511157	129	40	2,40	25,45	2,443	A 4 faces nettes
6	HETRE	511158	135	40	2,10	25,80	2,167	A 4 faces nettes
7	HETRE	511159	127	40	2,20	25,15	2,213	A 4 faces nettes
8	HETRE	511170	106	40	1,80	20,94	1,508	A 4 faces nettes
9	HETRE	511175	118	40	2,20	25,95	2,284	A 4 faces nettes
10	HETRE	511178	137	40	2,10	25,94	2,179	A 4 faces nettes
11	HETRE	511179	135	40	2,00	25,78	2,062	A 4 faces nettes
12	HETRE	511160	135	40	2,20	25,42	2,237	A 4 faces nettes
13	HETRE	511161	143	40	2,40	26,08	2,504	A 4 faces nettes
14	HETRE	511162	142	40	2,50	25,14	2,514	A 4 faces nettes
15	HETRE	511149	137	40	2,50	25,54	2,554	A 3 faces nettes
16	HETRE	511150	126	40	2,40	24,45	2,347	A 3 faces nettes
<b>Total poids brut :</b>			<b>26 175 kgs</b>			<b>36,710</b>		
<b>Container N° TLLU6843694</b>			<b>Plomb N° 814336</b>					
1	HETRE	511168	131	40	2,20	26,24	2,309	A 3 faces nettes
2	HETRE	511180	120	40	2,50	24,46	2,446	A 3 faces nettes
3	HETRE	511018	216	27	2,90	36,86	2,886	A 3 faces nettes
4	HETRE	511036	215	27	2,20	34,87	2,071	A 3 faces nettes
5	HETRE	511055	161	27	2,10	26,15	1,483	A 3 faces nettes
6	HETRE	511056	198	27	2,50	33,28	2,246	A 3 faces nettes
7	HETRE	511025	236	27	2,10	36,98	2,097	A 4 faces nettes
8	HETRE	511026	179	27	2,50	27,69	1,869	A 4 faces nettes
9	HETRE	511214	206	27	2,40	36,52	2,366	A 3 faces nettes
10	HETRE	511006	225	27	2,00	35,92	1,940	A 4 faces nettes
11	HETRE	511009	221	27	2,10	36,29	2,058	A 4 faces nettes
12	HETRE	511023	220	27	2,10	36,20	2,053	A 4 faces nettes
13	HETRE	511057	193	27	1,80	30,58	1,486	A 4 faces nettes
14	HETRE	511007	214	27	2,90	35,74	2,798	A 4 faces nettes
15	HETRE	511011	213	27	2,90	34,82	2,726	A 4 faces nettes
16	HETRE	511008	208	27	2,80	34,81	2,632	A 4 faces nettes
<b>Total poids brut :</b>			<b>26 790 kgs</b>			<b>35,466 m3</b>		
<b>Total poids brut 2x40' containers :</b>			<b>51 565 kgs</b>			<b>72,176 m3</b>		
<b>Total nombre de colis :</b>			<b>32</b>					

Qualité	Epaisseur	Quantité m3
HETRE A 4 faces nettes	27mm	19,659
HETRE A 4 faces nettes	40mm	31,809
HETRE A 3 faces nettes	27mm	11,052
HETRE A 3 faces nettes	47mm	9,656
<b>TOTAL</b>		<b>72,176</b>

**EURO HARDWOOD eurl**  
Z.A. La Fayette  
14 B rue La Fayette  
25000 BESANCON - FRANCE  
Tél. +33 (0)3 81 52 26 98  
Fax +33 (0)3 81 52 98 01  
RCS Besançon 417 799 954

# EURO HARDWOOD

EURL au Capital de 32 000 Euros

Z.A. LA FAYETTE, 14 B rue La Fayette, 25000 BESANCON-FRANCE T:0033381522698 - F:0033381529801  
E.mail : eh1@eurohardwood.fr

Besançon, le 23/02/2022

## LISTE DE COLISAGE

~~SARL SID~~  
~~40 EST AISANT IDIR CHERRAGA ALGER~~  
ALGERIE

Description :

OIS HETRE ETUVES AVIVES SECHES

CONFORME FACTURE PROFORMA NO 7 DATED 12-10-2021

Nom du Bateau :

SC LAURENCE du 17/02/2022

ANTWERP / PORT BEJAIA

Connaissement maritime No. :

16381948 du 23/02/2022, shipped on board on 17/02/2022

REFERENCE LC: LC104/0002/22IR

am	Container N°	Plomb	Quantité	Colis	Poids brut total
1	MSKU1242787	814337	36,71 m3	16	26 175
2	TLLU6843694	814336	35,466 m3	16	25 390
			<b>72,176 m3</b>	<b>32</b>	<b>51 565 Kgs</b>

**EURO HARDWOOD eurl**  
Z.A. La Fayette  
14 B rue La Fayette  
25000 BESANCON - FRANCE  
Tél. +33 (0)3 81 52 26 98  
Fax +33 (0)3 81 52 98 01  
RCS Besançon 417 799 954

Code Agence : A16045  
 Adresse : 4, Rue de la Palestine  
 Alger  
 Téléphone : 021 37 20 91  
 Fax : -  
 Email : A16045@2a.dz

Chéraga

**FACULTES MARITIMES**  
*Police au Voyage à l'Importation*  
**CONDITIONS PARTICULIERES**

Le présent contrat est régi tant par l'ordonnance n° 95-07 du 25 01 1995 complétée et modifiée par la loi 06 04 du 20 février 2006 relative aux assurances que par les Conditions Particulières ci-jointes qui annulent et remplacent les Conditions Générales dans toutes leurs dispositions contradictoires.

"Votre agence 2a devient gig Algeria. Nos relations contractuelles avec nos clients et partenaires restent inchangées".

Imprimé le : 28/02/2022 11:41

Assuré : **AL BARAKA BANK PC/SARL**  
 Adresse : **CHERAGA ALGER**

Contrat N° : **420/2022/000398**

Date d'Effet : **28/02/2022 11:40**  
 Date d'Expiration : **28/04/2022**

**Article 01 : OBJET DE L'ASSURANCE**

La présente assurance a pour objet de garantir à l'assuré, agissant tant pour son compte que pour celui de qui il appartiendra, aux conditions générales annexées et à celles particulières qui suivent, l'expédition dont la nature et la valeur sont :

- Nature des Facultés : **BOIS HETRES**
- Valeur Assurée : **6,021,547.00 DA**
- Nom du Transporteur : **SEALAND**
- Nom du Navire : **V**
- Age du navire : **0 à 15 ans**
- Pavillon : **Autre**
  
- Provenance : **Belgique - Antwerp**
- Destination : **Port de Béjaia**

- Destination Finale :

**Article 02 : CONDITIONS D'ASSURANCE**

L'assuré est couvert selon la formule d'assurance ci-après :

• **Tous risques** : Sont aux risques de l'assureur, conformément aux conditions générales, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités, causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés dans les conditions générales que par fortunes de mer, événement fortuits ou de force majeure.

*Les facultés réexpédiées ou usagées ainsi que celles chargées en pontée ou dans les superstructures du navire ne sont jamais couvertes en tous risques.*

**Article 03 : GARANTIES COMPLEMENTAIRES**

Les garanties complémentaires ci-après peuvent être accordées à l'assuré moyennant surprime et convention spéciale :

- **Vol, Pillage et Disparition** : Sont garantis, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées à la suite d'un vol total ou partiel, de pillage ou de disparition. Toutefois, le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ont été dûment constatées dans les formes indiquées aux conditions générales. De même la disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non livraison définitive.
- **Risques de guerre** : Sont tenus couverts, les risques relatifs à la guerre civile ou étrangère, mines et risques assimilés.
- **Vice propre, influence de la température.**
- **Transbordement** : moyennant surprime applicable, quel que soit le port ou le transbordement est effectué.
- **Age et pavillon** : surprimes pour les navires de plus de 15ans d'Age ou battant pavillon de complaisance ou d'libres immatriculations.
- **Prolongation de séjour à quai** : au-delà du délai contractuel, moyennant une surprime calculée par quinzaine commencée.
- **Trajet terrestre complémentaire** : à plus de cinquante (50) kilomètres il sera appliqué une majoration de la prime de base.

**Article 04 : DUREE DE LA GARANTIE**

La garantie de la présente police est acquise conformément aux dispositions de la clause ci-après :

xpndtw0

Clause : **Garantie « Quai à Quai »**

Par dérogation à l'article 9 des conditions générales, les risques couverts par la présente police commencent au moment où les facultés assurées dument conditionnées pour l'expédition, sont mises à bord du navire transporteur et cessent dans les trente (30) jours qui suivent leur déchargement au port de destination.

**Article 05 : FRANCHISE**

En cas de sinistre, les dommages et / ou pertes résultant d'un risque couvert par la présente police seront réglés sous déduction d'une franchise de dix pour cent (10)

sur le montant du sinistre.

**Article 06 : DECLARATION DE SINISTRE**

L'assuré doit aviser l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et, au plus tard dans les sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa responsabilité. L'assuré doit effectuer toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages et ce, conformément aux dispositions des conditions générales.

**Article 07 : CONSTATATIONS DES AVARIES**

En cas d'avaries, pertes ou manquants, les réceptionnaires devront s'adresser, pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste annexée à la présente police.

**Article 08 : DELAIS DE CONSTATATIONS**

Les constatations doivent être effectuées, conformément aux dispositions de la clause ci-après :

dtw0

**Clause : Garantie « Quai à Quai »**

Conformément à l'article 19 des conditions générales, les réceptionnaires sont tenus sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer les constatations dans les trente (30) jours qui suivent le déchargement des facultés assurées du navire transporteur. Toutefois, lorsqu'une prorogation de ce dernier délai a été convenue d'un commun accord entre les parties, les délais de constatation sont automatiquement prolongés jusqu'à l'expiration du délais de couverture.

**Article 09 : CONSTITUTION DU DOSSIER DE RECLAMATION**

L'Assuré est tenu, pour toute réclamation, d'adresser à l'Assureur les pièces suivantes :

- Déclaration du sinistre
- Procès-Verbal d'Expertise,
- Lettre de réserves,
- Note de Débit,
- Facture Commerciale,
- Original du connaissement,
- Procès-Verbal de Constat,
- Original de la présente police
- Déclaration de non débarquement (en cas de manquant total).

Les pièces doivent être transmises à l'Assureur dans un délai maximum de deux (02) mois, après la réalisation du sinistre.

En cas où l'action de l'Assureur contre le transporteur ou autre tiers responsable serait rejetée par suite d'un manquement de l'Assuré à provoquer ou à requérir les mesures conservatoires dans les délais prescrits ou consécutivement à un retard lui incombant dans la transmission des pièces ci-dessus énumérées, l'Assureur se réserve la faculté de laisser à la charge de l'Assuré la perte du recours espéré, dans la limite du préjudice qu'il aura ainsi subi.

**Article 10 : Prime d'Assurance**

Les garanties du présent contrat sont accordées moyennant une prime nette de : **11,817.28 DA**, soit en lettres **Onze Mille Huit Cent Dix Sept Dinars 28 Centimes**

Le détail de cette prime nette est donné par le tableau ci-après :

**Tableau des Garanties :**

Désignation	Capital	Limite	Prime Base	Réduction	Majoration	Prime Nette
Autres risques	6,021,547.00		9,348.45			9,348.45
Vol et Disparition	6,021,547.00		2,468.83			2,468.83

**Décompte de la Prime :**

Prime de Base :	<b>11,817.28 DA</b>	Coût de Police:	<b>500.00 DA</b>	<b>Net à Payer : 14,737.56 DA</b>
Majoration :	<b>0.00 DA</b>	Timbre Dimension :	<b>80.00 DA</b>	
Réduction :	<b>0.00 DA</b>	TVA (19%) :	<b>2,340.28 DA</b>	
Prime Nette :	<b>11,817.28 DA</b>			
Mode de paiement : Espèce				

Par conséquent, il sera perçu à la signature du présent contrat, une prime totale de : **14,737.56 DA** en lettres **Quatorze Mille Sept Cent Trente Sept Dinars 56 Centimes** (frais, taxes et timbres inclus).

Fait à Alger, le 28/02/2022

L'ASSURÉ





# AVIS D'ARRIVEE

B/L No. \*  
SEJJ 216381948

Notify Party (Complete name and address)

SARL   
 43 LOT AÏSSAT IDIR CHERAGA ALGER  
 ALGERIE  
 NIF 000616097281902

Navire GEESKE	Voyage No 209E	Date d'Impression 2022-03-09 13 34
------------------	-------------------	---------------------------------------

votre Référence  
216381948

Lieu de Réception	Numeros de Gros et Articles SOB DATE 2022-02-17 GEESKE H2F 209E Du : 09/03/2022GROS: 369 Article : 41 SGL-BEJAIA PORT 216381948
Port de Chargement Antwerp	
Port de Déchargement Bejaia	
Lieu de Livraison	

Consignee (Complete name and address)

A  
L ORDRE DE LA BANQUE AL BARAKA D ALGERIE

Shipper/Exporter (Complete name and address)

EURO HARDWOOD EURL  
 Z.A. LA FAYETTE  
 14 B RUE LA FAYETTE  
 25000 BESANCON FRANCE.  
 TEL:0033381522698  
 FAX:0033381529801

Types de Colis; Descriptions des Marchandises, Numéros de conteneurs et scellés	Gross Weight	Measurement
32 COLIS	51565.000 KGS	72.1760 CBM

BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES

REFERENCE LC104/0002/22IR  
 NUMERO D'IDENTIFICATION FISCALE DE L'ORDONNATEUR (NIF) : 000616097281902

FREIGHT PREPAID

agent at destination : SEAGO LINE BEJAIA  
 18 LOT BOUALI SIDI AHMED BEJAIA  
 HEURES D'OUVERTURE: DIMANCHE A JEUDI DE  
 TEL +213 34 20 59 84

APPLICABLE FREE TIME 15 DAYS COMBINED AT DESTINATION

We have this Self Service Deliver Order feature where you can place delivery order by yourself for instant actions for inland delivery or Merchant Haulage

- 1) You can refer link for SSDO feature of Instant Delivery Order for Merchant Haulage  
 Video Link: <https://www.youtube.com/watch?v=HogJyoyqfPc>
- 2) You can refer link for SSDO feature of Inland delivery, check rates and product.  
 Video Link: <https://www.youtube.com/watch?v=QzhXZaBQFF0>

You can place both merchant haulage and inland delivery request following below link  
<https://www.sealandmaersk.com/hub/>

Customs Ref. No:22ES00081170800038 - BEST Terminal Catalunya

Conteneurs	Scellés	Seal Value	Type	Tare	Colis	Poids	Measurement	Rail Bond /Pick-up No.
MSKU1242787		814337	40 DRY 9'6	3790.000 KGS	16	26175.000 KGS	36.7100 CBM	
TLLU6843694		814336	40 DRY 9'6	3700.000 KGS	16	25390.000 KGS	35.4660 CBM	

Fret et Charges	Taux	Devise	Unit	Prepaid	Collect
Basic Ocean Freight	1250.00	USD	PER_CONTAINER	1250.00	
Basic Ocean Freight	1250.00	USD	PER_CONTAINER	1250.00	
Environmental Fuel Fee	180.00	EUR	PER_CONTAINER	180.00	
Environmental Fuel Fee	180.00	EUR	PER_CONTAINER	180.00	
Export Service	220.00	EUR	PER_CONTAINER	220.00	

Port et Charges	Taux	Devise	Unit	Prepaid	Collect
Export Service	220.00	EUR	PER_CONTAINER	220.00	
Pick-Up Charge (Exports)	75.00	EUR	PER_CONTAINER	75.00	
Pick-Up Charge (Exports)	75.00	EUR	PER_CONTAINER	75.00	
Total EUR		EUR		950.00	
Total USD		USD		2500.00	

Agent Name  
Sealand Europe Belgium(Registered name for MLB NV)

Cette marchandise est prévue  
d'arriver le

Date  
2022-03-09

**A - Cet avis d'arrivée est émis dans un but informatif. La facture sera émise et remise au moment de l'échange documentaire. Merci de rajouter le montant de la TVA 19% calculable sur les charges "FREE OUT" et "Terminal Handling Service- Destination".**

**NOTES IMPORTANTES :**

B- Veuillez noter que l'avis d'arrivée définitif vous sera communiqué avec gros et article, après accostage du navire et une fois le manifeste douane validé, ce dernier est aussi disponible sur la plateforme [www.maersk.com](http://www.maersk.com) ou [www.sealandmaersk.com](http://www.sealandmaersk.com) (Selon l'origine de la marchandise).

C- Il appartient aux propriétaires et/ou mandataires de veiller au suivi de leurs cargaisons afin de procéder à leur enlèvement dès arrivée au port suivant les clauses du connaissement original. La transmission du présent avis d'arrivée est un service supplémentaire que MAERSK ALGERIE SPA n'est nullement tenue de faire.

D- Veuillez-vous munir du connaissement original dûment endossé par le propriétaire de la marchandise. Dans le cas échéant une procuration du client vous sera demandée.

E- En cas de connaissement sous forme de Seaway bill ou relâche (Télex) la procuration devra être présentée/émail au moment de l'échange.

F- La procuration légalisée ainsi que la copie de la CNI/Passeport devront être présentées pour tout échange documentaire de personne physique ou véhicule (Diplomatique, déménagement, licence moudjahidine ...etc.).

• La relâche de l'agent consignataire est obligatoire et doit être remise/émail à la demande de l'avis d'arrivée ou échange.  
G- Le règlement des factures se fait par chèque certifié à l'ordre de MAERSK ALGERIE SPA, versement sur le compte SGA N° 021-00001-1130000152-17 ou virement sur le compte CITIBANK N° 012-00001-0007027028-70

H- Nous rappelons notre aimable clientèle que les conteneurs doivent être restitués à MAERSK ALGERIE SPA (Consignataire) dans un délai ne pouvant dépasser 80 jours après accostage du navire. A défaut, MAERSK (Armateur) se réserve le droit de recourir à toute voie de droit afin de récupérer les conteneurs en souffrance et recouvrer les frais d'immobilisation (surestaries). Suivant le Décret exécutif numéro 14-365 du 15 Décembre 2014. E - En cas de dépassement des délais de franchises, les surestaries applicables sont :

I- En cas de dépassement des délais de franchises, les surestaries applicables sont :

1- Conteneurs Dry  
Jours après expiration de la franchise 20' DRY40' / 45' DRY 20' Open / Flat 40' Open / Flat  
Day 1 to 15 Non applicable Non applicable Non applicable Non applicable  
Day 16 to 22 25 USD 45 USD 30 USD 60 USD  
Day 23 to 60 45 USD 85 USD 50 USD 100 USD  
Day 60 to 90 60 USD 118 USD 65 USD 130 USD

2- Conteneurs Frigo  
Jours après expiration de la franchise 20' REEFER 40' REEFER  
Day 0 to 3 Non applicable Non applicable  
Day 4 to 30 100 USD 210 USD  
Day 31 to 90 120 USD 230 USD

Les avances sur surestaries (En dinars) : Les nouvelles tarification sont effectives depuis le 1er Janvier 2022 :

TContainer type	Nouveaux Tariffs en DZD
20' DRY	520,000.00
40'/40" HC	980,000.00
45'DRY	980,000.00
20" Flat & OPEN	560,000.00
40" Flat & OPEN	1,200,000.00
20" Reef	1,100,000.00
40" Reef	2,200,000.00

J- La période de rétention à compter de 8 heures du matin le jour suivant la fin du déchargement jusqu'au jour où le ou les conteneurs sont retournés vides au dépôt du transporteur.

Les conteneurs vides sont à relivrer au parc à vide (selon port de déchargement) : GCL/ORAN, BMT/BEJAIA, FILTRANS/ALGER, AGS SNTR/SKIKDA, SNTR/ANNABA).

Si les conteneurs ne sont pas retournés au dépôt de l'armateur dans les 90 jours après déchargement ou l'enlèvement, les destinataires doivent alors payer la valeur des conteneurs selon les tarifs ci-dessous :

Type de Conteneurs	Montant en USD
20':	5,500.00
40':	11,000.00
45':	11,000.00
20' open/FLAT:	7,000.00
40' open/FLAT:	13,000.00
20'reef:	17,000.00
40'reef:	30,000.00

**K- Contacts :**

-Agence d'Alger :

•+213 21 89 20 20  
•+213 21 89 20 21  
•+213 21 89 20 22  
•+213 21 89 20 23  
•+213 21 89 20 24  
•+213 21 89 20 25  
•+213 21 89 20 26  
•+213 21 89 20 27  
FAX : +213 21 89 20 28  
FAX : +213 21 89 20 28

-Agence d'Oran

•+213 41 41 53 76  
•+213 41 41 59 93  
FAX : +213 41 41 59 93

-Agence De Bejaia :

•+213 34 17 53 68  
FAX : +213 34175320

-Agence de Skikda

•+213 38 75 78 42

•Agence d'Annaba

•+213 38 44 07 28

Le CHAT EN LIGNE EST DISPONIBLE SUR LA PLATEFORME [WWW.MAERSK.COM](http://WWW.MAERSK.COM)

Nous invitons notre aimable clientèle à contacter l'agence d'Alger dans le cas où une de nos agences est injoignable.

\*Note: Above payer is applied for imports demurrage and detention charge (if any), if you want to change, please write or contact customer service before container pick-up or returned.

(Freight + Demurrage and Detention)

The rates and other applicable charges on your shipment (Freight + Demurrage and Detention) will be invoiced based on this Price Calculation Date (PCD)

For Non-FMC shipments, PCD is the Estimated Time of Departure (ETD) of the first vessel in the latest booking confirmation issued upon customer request.

For FMC shipments, PCD is the date on which Maersk A/S or one of its authorised agent(s) takes possession of the last container listed on the transport document.

Note: FMC regulated trades are shipments exiting or entering a port in the United States, Guam, US Virgin Islands, American Samoa or Puerto Rico (US).

Equipment No.	Demurrage Payer Code	Detention Payer Code	Demurrage Payer Name	Detention Payer Name	Import Demurrage Reference	Import Detention Reference
MSKU1242787	20000231266	20000231266	SARL SIBD	SARL SIBD		
TLLU6843694	20000231266	20000231266	SARL SIBD	SARL SIBD		

**Import payer change only allowed before container gated out :-**

**Kindly note from November 11th All " Payer and Pay term (Collect/ Prepaid) changes should be done before container are gated out at Final Discharge / Delivery.**



**SARL TRANSIT BOUDEBZA**

Annexe n° 12

CITE TOBAL RESIDENCE LA PLEINE BEJAI

**G R I L L E D E S A I S I E**

- P A R T I E F I X E -

PAGE :

MERO DOSSIER : 00000338

AN AGREMENT OU RC : NUM AGREMENT OU RC : 051/2009 CODE REGIME : 1025 NOMBRE ARTICLES : 2  
 NUMERO REPERTOIRE : 00000338 MODE PAIEMENT : 01 NUMERO DE CREDIT :

IMPORTATEUR / EXP. : STATUT JURIDIQUE : S A R L  
 CODE FISCAL : 0000097 Régistre C. : 16/00-0972819B06 DU : 27/04/2021

ADRESSE : CHERAGA ALGER  
 FOURNISSEUR / CLIENT : HARDWOOD, A. LA, E, 25000 BESANCON

PAYS : 532  
 MODE LIV. : CFR MODE FINANCEMENT : LIGNE CREDIT OPERATION : REVENTE EN ETAT TRANSACTION : 4

RELATION A / V : 01 PAYS PROV. / DEST. : 508 TRANSPORT INT. : NAT DECLARATION : D  
 TYPE DEDOUANEMENT : GLOBAL NOMBRE DE COLIS : 32 POIDS NET : 51 565,0000 POIDS BRUT : 51 565,0000  
 DOMICILIATION BANCAIRE WILAYA : 160 AGENCE : 605 DOSSIER : 2022/1/10/00016/EUR

DECLARATION PRECEDENTE BUREAU : DATE : NUMERO :  
 EN CAS DE TRANSIT BUREAU DE DEPART : 06.201 BUREAU DE DEST. : 06.201

MARCHANDISES MANIFESTEES

\* TYPE DE MANIFESTE : 11 BUREAU : 06.201 GROS / ANNEE : 2022 NUMERO : 369  
 \* N° LIGNE / SOMMIER: 41 NUMERO DE GROUPE :

	MONNAIE	MONTANT	MONNAIE	MONTANT
P. T. F. N. :	EUR	38 353,8000	DZD	14 737,5600
AUTRES FRAIS :				
FRET :				

REGIME ECONOMIQUE

\* NUMERO AT ou ET : TAUX DE SUSPENSION : MONTANT DE LA CAUTION :  
 \* DUREE AT ou ET : LIEU D'UTILISATION :

- P A R T I E V A R I A B L E -

\* NUMERO ARTICLE : 0001 SOUS-POSITION : 4407.92.11.00 [ M ]  
 \* DES. COMMERCIALE : 02 TCS STC 32 COLIS BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES EP:27+40  
 \* Droits Douane : 0,00 T.V.A : 19,00 T.I.C : 0,00  
 T.C.S : 2,00 D.A.P.S : 0,00  
 PRCPT : 2,00  
 \* PRIX UNITAIRE ART. : 540,08394869 UNITE FACT. : M3 QTE FACT. : 51,4600 POIDS NET ART : 37 366,0900  
 \* ORIGINE PRODUIT : 532 QTE COMPLEMENTAIRE : 51,4600 Q. IMPOSITION :  
 \* DOCUMENTS JOINTS : 610 620 648 650 655 667 630 210 215

FAIT A BEJAIA LE 15 MARS 2022

MERO DOSSIER : 00000338

NUMERO ARTICLE : 0002 SOUS-POSITION : 4407.92.11.00 [ M ]  
DES. COMMERCIALE : BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES EP:27+40MM  
Droits Douanes : 0,00 T.V.A : 19,00 T.I.C : 0,00  
T.C.S : 2,00 D.A.P.S : 0,00  
PRCPT : 0,00  
PRIX UNITAIRE ART. : 510,19710144 UNITE FACT. : M3 QTE FACT. : 20,7000 POIDS NET ART : 14 198,9100  
ORIGINE PRODUIT : 532 QTE COMPLEMENTAIRE : 20,7000 Q. IMPOSITION :  
DOCUMENTS JOINTS : 610 620 648 650 655 667 630 210 215

**BOUDEBZA A/Kader**  
Commissionnaire  
en Douane









الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLICUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DEVELOPPEMENT RURAL

وزارة الفلاحة  
والتنمية الريفية

**RECEPISSE DE DEPOT DE DOSSIER D'IMPORTATION**

Dossier N° : .....

Le contrôle documentaire du dossier d'importation sus-référence fait ressortir les informations ci-après indiquées

**Direction des services  
Agricole de la wilaya de  
BEJAIA**

Nom et prénom de l'importateur : Mr OUNOUGH I MABROUK

Raison social : SARL ~~XXXXXXXXXX~~

Adresse de la société : 43 ALLOTMENT AISSAT IDIR CHERAGA RP  
ALGER 16000

Nom et prénom du déclarant AMRANE RIAD

Autorisation technique préalable d'importation  
N°: ..... Délivrée le .....

Nature du produit BOIS HETRE

POIDS 51.565 KG 72.176 M3 Quantité 02 TCS Nombre Position tarifaire  
à 10 chiffres : 4407921100

Date d'arrivée de la marchandise au port d'entré : 09 / 03 / 2022

Moyen de transport MV/ GEESKE

Certificat phytosanitaire  
N° PHYTO.FR.2022.0012633 Délivré le 16/02/2022

Origine du produit : FRANCE

Provenance : PORT MSC LAURENCE

Adresse du fournisseur : ZI La Fayette, 14 B rue la Fayette 25000 Besançon  
France

Valeur commerciale 38 353,80 EUR

Pièces annexées : phytosanitaire original – BL photo copie- certificat origine  
copie+ Original – facture copie–Facture Original

**Le dossier complet a été vérifié par l'inspecteur phytosanitaire aux frontières.**

M<sup>me</sup> / M<sup>r</sup> .....

**Cachet et signature**

**Inspection phytosanitaire  
aux frontières de PORT  
BEJAIA**

1. Nom et adresse de l'exportateur Nom <b>EURO HARDWOOD</b> Adresse <b>Z.A. La Fayette, 14 B rue La Fayette 25000 Besançon</b> Pays <b>France</b> Code ISO <b>FR</b>							2. CERTIFICAT PHYTOSANITAIRE No <b>NAR SEM06</b> Référence IMSOC <b>PHYTO.FR.2022.0012633</b>						
3. Nom et adresse déclarés du destinataire Nom <b>[REDACTED]</b> Adresse <b>43 CITE AISSAT IDIR Cheraga</b> Pays <b>Algérie</b> Code ISO <b>DZ</b>							4. Organisation de la protection des végétaux de Autorité <b>Direction générale de l'alimentation (FR00000)</b> Pays <b>France (FR)</b> à une organisation de la protection des végétaux de Autorité <b>Direction de la Protection des Végétaux et des Contrôles Techniques (DPVCT) - Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et de la Pêche (MADRP) (DZ00000)</b> Pays <b>Algérie (DZ)</b>				Transit countries		
6. Moyen de transport déclaré Type Document Identification Navire							5. Lieu d'origine Pays <b>France (FR)</b>						
7. Point d'entrée déclaré Country <b>Algérie (DZ)</b>													
8. Signes distinctifs; Nombre et nature des colis; nom du produit; nom botanique des végétaux <b>1. 44 BOIS, CHARBON DE BOIS ET OUVRAGES EN BOIS</b> <b>4407</b> Bois sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, même rabotés, poncés ou collés par assemblage en bout, d'une épaisseur excédant 6 mm autres <b>44079200</b> de hêtre ( <i>Fagus spp.</i> )										9. Quantité déclarée Poids net total <b>51565 kg</b> Nombre total de colis <b>2 Conteneur</b> Quantité totale Volume brut total <b>72.18 m3</b>			
Marchandise	Code OEPP	Type de produit	Poids net	Nombre de colis	Pays d'origine	Quantité	Volume brut	Région sanitaire d'origine	Établissement d'origine	Signes distinctifs			
44079200	FAUSY <i>Fagus sylvatica</i>		51565 kg	2 Conteneur	France (FR)		72.18 m3		EURO HARDWOOD (FR)	BOIS AVIVES HETRE ETUVES SECHES / BOIS ECORCE			
Numéros de conteneur/Numéros de scellé													
Numéro de scellé						Numéro du conteneur							
						MSKU1242787							
						TLLU6843694							
10. Il est certifié que les végétaux, produits végétaux ou autres articles réglementés décrits ci-dessus: ont été inspectés et/ou analysés suivant des procédures officielles appropriées et estimés exempts d'organismes de quarantaine comme spécifié par la partie contractante importatrice; et qu'ils sont jugés conformes aux exigences phytosanitaires en vigueur de la partie contractante importatrice, y compris à celles concernant les organismes réglementés non de quarantaine.													
11. Déclaration supplémentaire Veuillez lire l'annexe I du présent certificat pour obtenir des explications détaillées sur les exigences particulières appliquées. - Exigences du pays tiers de destination (le cas échéant)													
TRAITEMENT DE DÉSINFESTATION ET/OU DE DÉSINFECTION							Lieu d'émission <b>France</b>						
12. Type de traitement <b>Traitement thermique</b>							Inspection date <b>16.02.2022 +0100 CET</b>						
13. Produit chimique (substance active)							Date de signature <b>16 février 2022 13:09:49 +0100 CET</b>						
14. Durée et température <b>/87 °C</b>							<input checked="" type="checkbox"/> Le présent certificat n'entraîne aucune responsabilité financière pour la Direction générale de l'alimentation, ni pour aucun de ses agents ou représentants.						
15. Concentration							16. Date <b>03 février 2022 00:00:00 +0100 CET</b>						
17. Informations supplémentaires <b>Durée: 24 h</b>							Nom et signature du fonctionnaire autorisé <b>CHRISTIAN SIMON</b>						
							Cachet de l'organisation <b>Bourgogne-Franche-Comté - Besançon</b>						

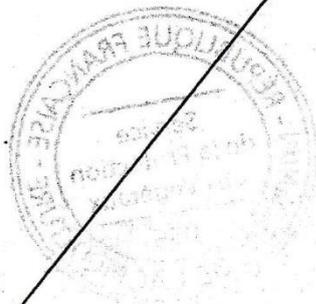
Exigences du pays tiers de destination (le cas échéant)

Néant

16 FEV 2022



ORIGINAL





NON A ENLEVER

MAHANE NABIL  
(CIRCUIT ROUGE)



00000 REJAIA-PORT

1025 2022 /004540

2022-03-17  
08:54

SARL ~~XXXXXXXXXX~~ D'IMPORTATION DE ~~XXXXXXXXXX~~ ET DE ~~XXXXXXXXXX~~  
043 ~~XXXXXXXXXX~~ *Al-Soudi Idah*

2009/51 SARL TRANSIT BOUDERBA  
CITE TUBAL RESIDENCE LA PLAINE BATIMENT D, BEJAIA

2022 M 000369

041/00 32 COLIS STC BOIS AVIVES HEIRE ELUVIN SICHES

NUMERO DE REFERENCE : 21638194X  
LIEU D'EMMAGASINAGE : BEJAIA PORT  
QUITTANCE NUMERO : 2022/004173 PAIEMENT EN IMMEDIAT

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL  
DIRECTION DE LA PROTECTION DES VEGETAUX ET DES CONTROLES TECHNIQUES

**AUTORISATION DE LIBRE CIRCULATION**

MARCHANDISE INDEMNÉ

- Loi N° 87/17 du 1<sup>er</sup> Août 1987.
- Décret exécutif N° 93-286 du 23 Novembre 1993.

N° : 292/2022

Nom et adresse de l'expéditeur : EURO HARDWOODS - FRANCE

Nom et adresse de l'importateur : SARL SIBA - ALGER

Autorisation préalable à l'importation : /

Date d'entrée : 09/03/2022

Moyen de transport : GEESKE

Nature du produit : BOIS HETRE

Quantité ou nombre de colis : 51,565 Tonnes

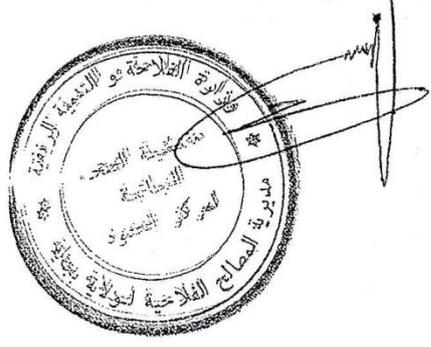
Certificat phytosanitaire N° PHYTO.FR.2022.0012633 Du : 16.02.2022

Délivré par : P.V. DE LA FRANCE Lieu de délivrance : FRANCE

Nom du fonctionnaire autorisé : M<sup>me</sup> REZINE N. Wilaya de : BEJAIA

Date : 20/03/2022

Cachet et Signature



## Table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre I : De la logistique à la SUPPLY Chain management.....	4
Introduction .....	5
Section01 : Evolution et définition de la logistique .....	6
1. L'évolution de la logistique .....	6
2. Définitions de la logistique .....	6
3. Les flux de la logistique.....	7
3.1 Les flux physiques .....	7
3.2 Les flux financiers.....	8
3.3 Les flux d'informations.....	8
4 Les enjeux de la logistique.....	9
5 Les éléments qui composent la logistique internationale sont.....	10
Section02 : la chaine logistique internationale.....	12
1. Définitions de la chaine logistique internationale.....	12
2. L'information dans le système de la chaine logistique internationale .....	13
3. Différences entre la logistique et la chaine logistique internationale .....	14
4. Les modes de transport .....	14
4.2 Le transport aérien .....	15
4.3 Le transport maritime :.....	15
4.4 Le transport multimodal.....	16
5 Les phases de la gestion de la chaine logistique :.....	16
6 La SUPPLY Chain management le long de la chaine logistique.....	17
Conclusion.....	18
Chapitre II : LES INCOTERMS ET LES AUXILIAIRES DE TRANSPORTS.....	19
Introduction .....	20
Section01 : définitions et rôle des incoterms dans la chaine logistique. ....	21

1. Définition des incoterms .....	21
2. Les différents incoterms.....	22
2.1 Les incoterms de transport multimodaux.....	22
2.2 Les incoterms de transport maritimes .....	23
3. La différence entre les incoterms 2010 et 2020 .....	24
4. Que ne couvrent pas les incoterms.....	25
Section02 : les risques et auxiliaires de transport international .....	26
1. Les principaux intervenants dans le transport international.....	26
1.1 Les catégories d'auxiliaires.....	26
1.2 Les auxiliaires de transport international .....	26
2. Les différents risques liés au transport international .....	28
Conclusion.....	30
Chapitre III : La place des intervenants en douane au sein de la chaîne logistique internationale .....	
internationale .....	31
Introduction .....	32
Section01 : Statut juridique et l'activité du commissionnaire et transitaire en douane .....	33
1. Concept et cadre juridique du transit .....	33
2. Profil du transitaire et commissionnaire en douane .....	34
2.1. Définition du transitaire .....	34
2.2. Les obligations du transitaire .....	34
2.3. Définition du commissionnaire en douane.....	35
Section02 : activités, fonctions et rôles du transitaire.....	37
1. Les activités du transitaire.....	37
2. Les fonctions du transitaire .....	37
3. Les rôles du transitaire .....	38
Conclusion.....	40
Chapitre VI : Cas pratique au sein de la SARL Transit BOUDEBZA .....	41

Introduction .....	42
Section01 : Présentation de l'organisme d'accueil .....	43
1. Naissance et Présentation de la société Transit BOUDEBZA .....	43
2. Organigramme de la SARL Transit BOUDEBZA .....	44
3. Les différents services de la SARL Transit BOUDEBZA .....	45
3.1 Le commissionnaire .....	45
3.2 Le service de la finance-comptabilité .....	45
3.3 Le chef déclarant en douane.....	45
3.4 Le consignataire .....	45
3.5 Service de transport.....	45
3.6 L'Agent de Saisie.....	45
3.7 L'agent d'enlèvement .....	45
3.8 Service de facturation.....	45
3.9 Le serveur des archives .....	46
3.10 Services des emails .....	46
3.11 L'expertise .....	46
4 Les missions de la SARL Transit BOUDEBZA.....	46
4.1 Missions .....	46
4.2 Prise en charge .....	46
4.3 Points forts .....	46
Section02 : Etude de cas sur le déroulement et les procédures de dédouanement d'une marchandise.....	48
1. La détermination de toutes pièces concernant le dossier de Transit.....	48
2. Déroulement et processus de dédouanement d'une marchandise (Cas Pratique) .....	50
Conclusion.....	56
Conclusion générale .....	57
Bibliographie.....	59

ANNEXES .....	61
Table des matières .....	78
Résumé .....	79
Abstract .....	79

## **Résumé**

Le volume des transactions du commerce à l'international s'accroît de plus en plus, cela a généré une forte circulation des marchandises au niveau des ports. A l'import ou à l'export, les auxiliaires de transport se manifestent par l'offre des meilleures prestations liées à la logistique en termes de coûts et délais ; ainsi, ils effectuent principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions commerciales. Et ce dans le but de satisfaire la clientèle. Notre étude sur le terrain, nous a permis de résoudre le rôle et la place du transitaire dans la chaîne logistique internationale, et cela en menant une étude méthodologique documentaire et une étude sur un cas pratique au sein de la « SARL Transit BOUDEBZA ».

**Mots clés :** transitaire, la chaîne logistique internationale, transport, incoterms, SARL Transit BOUDEBZA.

## **Abstract**

As the volume of international trade transactions increases, so does the flow of goods through the ports. In import and export, the transport auxiliaries offer the best services related to logistics in terms of costs and deadlines. They also carry out mainly administrative functions but also commercial functions, all with the aim of satisfying the customers. Our study on the ground, allowed us to solve the role and the place of the forwarding agent in the supply chain, and that by carrying out a documentary methodological study and a study on a practical case within the « SARL Transit BOUDEBZA ».

**Keywords :** forwarding agent, supply chain, transport, incoterms, SARL Transit BOUDEBZA.