

UNIVERSITE 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 de diplôme de master en sciences commerciales
Option : commerce international et logistique

Thème

**L'impact de commissionnaire de transport transitaire sur la
chaîne logistique international :
Etude de cas SARL TRANSIT RAOUF**

Réalisé par :

- Meziane aymen
- Mazouzen samir

Encadré par :

M. Djenane Sid Ali

Année universitaire : 2021/2022

Remerciement

D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur DJENANE Sid Ali pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité,

Notre encadreur M moustapha dirigeant DE SARL TRANSIT RAOUF et à toutes personnes qui nous a aidées dans notre stage pratique

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.

Dédicaces

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

Je dédie ce travail :

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

A mes frères et ma sœur,

Pour Leurs encouragements et les sacrifices qu'ils ont endurés.
A tout ma famille Aux chers amis et tous mes collègues d'études.

A toutes les personnes qui m'ont aidé de prés

Ou de loin

Meziane Aymen.

Dédicaces

Rien n'est aussi beau à offrir que le fruit d'un labeur qu'on dédie du fond du cœur à ceux qu'on aime et qu'on remercie en exprimant la gratitude et la reconnaissance durant toute notre existence.

Je tiens à dédier ce mémoire :

A ma très chère mère et à mon cher père en témoignage et en gratitude de leur dévouement, de leur soutien permanent durant toutes mes années d'études, leur sacrifice illimité, leur réconfort moral, eux qui ont consenti tant d'effort pour mon éducation, mon instruction et pour me voir atteindre ce but, pour tout cela et pour ce qui ne peut être dit, mes affections sans limite.

A mes frère et mes sœurs

A tous mes enseignants et toute la promotion de commerce

A tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail

Et le bon dieu biens sur.

Samir

Sommaire

Liste des abréviations	I
liste des figures et des tableaux	II
Introduction générale	1
Chapitre 01 : généralité sur la chaine logistique	4
Introduction.....	4
Section 01 : généralité sur la chaine logistique	5
Section 02 : présentation de la chaine logistique	9
Section 03 : la notion de la chaine logistique	20
section 04 : les incoterms	31
Conclusion.....	42
Chapitre 02 : commissionnaire de transport/transitaire	43
Introduction.....	43
Section 01 : généralité sur le commissionnaire de transport/ transitaire	44
Section 02 : les fonctions et les rôles des transitaires	53
Section 03 : Les statuts juridiques de transitaires	58
Section 04 : les enjeux du transitaire	66
Conclusion.....	75
Chapitre 03 : Etude de cas pratique Sarl Transit RAOUF	76
Introduction.....	76
Section 01 : présentation de l'agence de transit	77
Section 02 : présentation du port de Bejaia	78
Section 03 : la pratique de dédouanement	81
Section 04 : la conduite en douane	84
Conclusion.....	91

Conclusion générale 92

Conclusion générale 94

Bibliographie..... 97

Annexe

Table des matières

Liste des abréviations

NCPDM	National council of physical Distribution Management
ASLOG	Association française des logistiques d'entreprise
MRP	Material Requirements planning
TIC	Techniques information et de communication
JIT	just-in-time
DRP	Distribution Resource planning
SCM	Supply Chain Management
SC	Supply Chain
PPM	Pièces défectueuses par million
ETO	Engine to order
MTO	Make to oeder
ATO	Assemble to order
MTS	Make to stock
ICC	International Chamber of Commerce
EXW	EX- Works-A L'usine
FAS	free Alongside ship
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid
CPT	Carriage Paid To
DAP	Delivered At Place

DAT	Delivered At Terminal
DDP	Delivered Duty Paid
DPU	Delivered At Place Unloaded
CCI	chambre de commerce international
INCOTERMS	International Commercial Terms
LCL	Less Container load
CT	commissionnaire de transport
S.I.G.D	Système d'information et gestion automatisée de douané
OMD	organisation mondiale des douanes
PME	Très et Moyennes Entreprises
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier
OEA	opérateur économique Agrée
PDSL	pays en développement sans littoral
ISO	organisation internationale de normalisation
DGP	Direction générale de la concurrence et des prix
OMT	L'organisateur de transports multimodaux
TVA	la taxe sur la valeur ajoutée
DD	le droit de douane

Liste des figures
ET
Des tableaux

Liste des tableaux

Tableaux n°01: les cinq défrent de la distribution...	13
Tableaux n°02 : les stratégies de distribution...	28
Tableaux n°03 : Tableau des règles incoterms Multimodaux.....	34
Tableaux n°04 : Tableau des règles incoterms maritime.....	36
Tableaux n°05 : synthèse des opérations prises en charge par vendeur et acheteur.....	40

Liste des figures

Figure n°01: Différentes structures de la chaine logistique source (MABMOUDI; 2006).....	15
Figure n°02: Représentation de la gestion de la chaine logistique	21
Figure n°03 : processus supply Chain.....	27
Figure n°04 : les niveaux décisionnels	30

INTRODUCTION
GENERALE

Introduction générale

Le commerce international correspond à l'ensemble des biens, services et capitaux faisant l'objet d'un échange entre au moins deux pays .il renvoie également à l'organisation des échanges internationaux entre deux ou plusieurs espace économiques : modes de règlement des échanges, mesures douanières, gestion des risque de change.

Les données recueillies par les différentes organisations internationales sur les flux des échanges internationaux de biens et services, entre de pays et le reste du monde ou entre deux zones d'échanges permettant de mesurer et quantifier le commerce international. La balance commerciale est l'un des principaux indicateurs de la performance d'un pays dans les échanges internationaux. Le solde commercial renvoie à la différence entre les exportations et les importations. Pour connaitre l'ensemble des échanges commerciaux entre un espace économique national et le reste du monde, il faut se référer à la balance des transactions courantes.

Le commerce internationale est devenu une variable importance dans le monde économique contemporain ; il manifeste la complémentarité et l'imbrication des producteurs et des consommateurs des différent de pays et il affecte l'autonomie des politique économiques. Des exemples récent montrent qu'une politique du relance, peut échouer un raison de la contrainte extérieure de la distribution de pouvoir d'achat supplémentaire par les pouvoirs publics peut servir à acheter majoritairement du produit des consommations importés, ce qui crée ou aggrave un déséquilibre entre le volume des exportations et celui des importations, les derrière l'important sur les premières. Une telle situation ne peut durer et les plans de stabilisation succèdent alors aux politiques de la relance.

Le commerce international a joué un rôle décisif dans la naissance et l'expansion du capitalisme. Il continue d'être un facteur essentiel du développement de certaines nations, les nouveaux pays industrialisés, qui ne peuvent plus être considéré comme appartenant au tiers monde en grand partie grâce au développement de leurs exportations. Enfin, il est le moteur essentiel du renouvellement du tissu productif dans le pays d'anciennes.

La logistique internationale est une vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans autre Etat, On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ou ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane. Les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement.

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtés traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

Introduction générale

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douanier...

Le commissionnaire de transport est organisateur de transport. C'est un intermédiaire qui se charge d'organiser, en son nom propre mais pour le compte d'un expéditeur, un transport de marchandises (expédition réception et stockage) moyennant un prix convenu avec ce dernier. Le commissionnaire choisit librement les transporteurs ou les autres intermédiaires auxquels il fera appel pour accomplir sa mission.

le terme Transitaire est considéré comme l'un des principaux personnels auxiliaires du transport, il intervient en amont et en aval de la chaîne logistique, le terme transitaire est l'intermédiaire qui organise le transport et est responsable des opérations liées à la logistique de l'exportateur Il est le commissionnaire, le commissionnaire de transport doit Pour exécuter les commandes qu'il n'a pas pris l'initiative de recevoir, dont il n'est responsable que de ces fautes personnelles, et lorsqu'il est commissionnaire, le commissionnaire de transport agit en son nom et pour le compte de ses clients.

Aujourd'hui, les fonctions des transitaires sont difficiles à définir car elles Couvrent un domaine très large. Dans ce cas, le but de notre travail est de répondre Répondez les questions suivante : « **quel est le rôle joué par le transitaire Sarl RAOUF dans la chaîne logistique internationale et les échanges internationaux?** ». A cet effet de nombreuses

Questions réflexion à savoir :

- Quelles sont les obligations de commissionnaire de transport/ transitaire ?
- quelles sont les différents rôles et enjeux du commissionnaire de transport ?

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

- **hypothèses 01** : quel est le poids de Sarl RAOUF dans la chaîne logistique internationale.
- **hypothèses 02** : plusieurs étapes sont nécessaires pour réussir une opération de dédouanement.

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

Dans le premier chapitre, qui constitue quarts sections, nous essayerons d'expliquer la logistique et la chaîne logistique internationale, la notion de la gestion de la chaîne logistique et en fin les incoterms de la chaîne logistique.

Ensuite, dans le deuxième chapitre qui est consacrée au commissionnaire de transport, nous essayerons de parler premièrement, du cadre conceptuel du commissionnaire de transport /transitaire ; deuxièmement, sur le statut de commissionnaire de transport ; et troisièmement, sur les enjeux du transitaire

Introduction générale

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

CHAPITRE

01

Introduction

La logistique est un processus qui assure une gestion optimale des flux de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur d'une entreprise, grâce à la parfaite maîtrise du circuit des conversions d'emprunt de marchandises qui vont de la gestion à la livraison au destinataire final. Tout ou partie du coût du transporteur et du même coût pour le client garantit la qualité du service rendu par ce dernier.

L'évolution de la logistique dont ses différents acteurs à engendrer le concept de la chaîne logistique.

La chaîne logistique (supply chain) joue un rôle important dans le fonctionnement de l'entreprise : elle part du fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client, en passant par la fabrication et le stockage du produit en amont et en aval. Face à la concurrence, chaque entreprise a intérêt à maîtriser le processus afin d'avoir toutes les informations dont elle a besoin pour mettre en œuvre des politiques commerciales afin de pouvoir suivre la concurrence et conserver ses parts de marché

Dans ce chapitre nous allons d'abord définir les notions des bases de notre sujet de recherche ainsi que les méthodes de gestion et d'évaluation de la chaîne logistique et pour cela nous avons opté pour les présenter en trois sections comme suit :

Ce chapitre composé de trois sections principales dans la première et réservée pour la présentation de généralité sur la logistique. Le second sur la chaîne logistique internationale. Et la troisième section identifie les incoterms de la chaîne logistique.

Section 1 : Généralité sur la logistique

Pour toute démarche de logistique il est indispensable de connaître au préalable les différents concepts relatifs à son sujet.

Historique de la logistique

On peut distinguer entre deux origines de la notion de la logistique, la première est une origine mathématique très lointaine qui existe depuis des millénaires. Selon le dictionnaire de l'académie française, étymologiquement. Le terme logistique provient du GREC

LOGISTIKOS « la science de calcul » ce qui est relatif au raisonnement mathématique, cette notion est utilisée pour la première fois par PLATON pour opposer le calcul pratique revient principalement au secteur militaire, les troupes militaires ont besoin souvent de déplacement et de mouvement pour conquérir et combattre contre les ennemies, ce déplacement nécessite obligatoirement un approvisionnement de différents matériaux utilisés dans la guerre. La logistique à cette époque désigne la gestion optimale des équipements, du logement et du transport des matières pour garantir l'approvisionnement des denrées alimentaires, les matériaux ainsi tout ce qui concerne les conditions nécessaires aux militaires (armes, ravitaillement, nourriture...).

Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. A partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'action militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu'une des principales organisations logistiques à caractère du XXe siècle (ou 20e siècle) fut la coordination du débarquement des alliés en Normandie en juin 1994. Le savoir- faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sien des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence.¹

Définition de la logistique

Le terme logistique à vue plusieurs définitions chronologiques et selon plusieurs acteurs associations et les plus importants sont

- en 1948, le comité de l'American Marketing Association définit le terme logistique « mouvement de marchandises du point de production au point consommation ou utilisation ».²

Le National council of Physical Distribution Management(NCPDM) en 1972 propose une nouvelle définition de celle des années 1963 :

¹BARBARA LYONNET, MARIE-PASCALE SENKEL, « la logistique », édition paris, 2005, P.9-10.

² Pierre Medanne , Anne Gratacap, « logistique et supply chaine management » Dunod, Paris2008 :P.9.

- « Terme décrivant l'intégration de deux activités (ou plus) dans le but de planifier, mettre en œuvre et contrôler un flux efficient de matières premières, produits semi-finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure, sans que la liste soit exhaustive, le type de services offert aux clients, la prévision de la demande, les consommations liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après-vente et des pièces détachées, le choix des emplacements d'usines et d'entrepôts, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation des éléments récupérables ou mis à la ferraille, l'organisation de transports et le transport effectif des marchandises ainsi que l'entreposage et le stockage ».

Selon l'économiste ASLOG se situe dans sa définition sur l'impératif de performance :

- « la logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. la logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transports et tournées de livraison ».
- la définition générale, la logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. les besoins sont de nature interne (approvisionnements de biens et de service pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). la logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens.

Typologie de la logistique

Plusieurs types de la logistique peuvent être distingués selon la nature et l'activité concernée, dans ce qui suit une liste typologique de la logistique³ :

- **Logistique militaire** : qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.
- **Logistique d'approvisionnement** : qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.
- **Logistique d'approvisionnement général** : qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple).
- **Logistique de production** : qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production, cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.
- **Logistique de soutien** : née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc..., qui consiste à organiser tout ce qui est

³ YVES PIMOR « logistique, production, distribution, soutien », 4^{ème} édition, DUNOD, paris, P.4.

nécessaire pour maintenir en opération un système complexe y compris à travers des activités de maintenance.

- **Service après vente** : assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercé dans un cadre marchand par ce lui qui a vendu un bien.
- **Reverse logistique** : consiste à répondre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriel, emballages, produit inutilisable depuis.

Les enjeux de la logistique

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend aujourd'hui de la maîtrise du processus logistique. la logistique conditionne.⁴

- **La croissance de l'entreprise** : la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistique ;
- **La maîtrise des Coûts** : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières jusqu'à l'après-vente .Ainsi la mise en œuvre d'une logistique intégrée John Bull⁵ a permis d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les coûts ;
- **Les possibilités d'externalisation des fonctions de l'entreprise** : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opération (la sous-traitance). la nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports ;
- **La Normalisation des produits et des processus de gestion** : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts....) ;
- **LA diversification de l'entreprise** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise l'élargir la gamme de ces activités ;
- **La flexibilité Et l'adaptabilité de l'entreprise** : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Les différents type de flux logistique : on distingue deux catégories de flux logistique, les flux internes et les flux externes.⁶

Flux logistique interne

Nommé aussi flux de production, il concerne la circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

⁴ BENSALÉM.S, 2015, « la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia, P.9.

⁵ John Bull : un professeur de l'université de Sheffield, GB en 1994.

⁶ Article sur l'activité et la fonction logistique. www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm, consulté le 02/04/2022. à 22 h36.

Flux logistique externe

Il recouvre les flux d'approvisionnement ou flux amont et les flux de distribution ou flux aval.

Flux d'approvisionnement ou flux amont : il concerne la circulation des matières depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise.

Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semi fini de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente de commerce ou de production ou consommateur.

Les flux logistiques externe sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes, c'est ainsi qu'on distingue les formes suivantes : les flux poussées, les flux tirés, les flux tendus et les flux synchrones⁷.

- ✓ **Les flux poussés :** une particularité des flux interne, dans ce type, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.
- ✓ **les flux tirés :** le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. par principe il y a zéro stock dans la chaîne.
- ✓ **Les flux tendus :** une combinaison des deux précédents flux, c'est «équivalent d'un flux tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en- cours repartis le long de la chaîne logistique.
- ✓ **les flux synchrones :** dans ce type, la livraison de différents composants est stocks et les coûts qui y sont liés.

Le rôle de la logistique

Le but de la logistique est bien :

- **réduire les nombreux et divers temps d'attente, c'est-à-dire**

Augmenter la logistique de réponse au service :

- Par des programmes de qualité totale ;
- Par des procédures simplifiées ;
- Par une meilleure communication avec le client ;
- Par un espace d'information mieux intégré et structuré.

Gérer la capacité des services :

- En partageant des ressources ;
- En format du personnel à des missions inter-fonctionnelles ;
- En améliorant la prévision de la demande pour meilleur planning ;
- En utilisant les stratégies de prix pour mieux utiliser les capacités et contrôler la demande.

⁷ Article sur type de flux logistique. <http://www.ma-logistique.ma/notions-logistique/-les-type-de-flux-logistiques.html>, consulté le 03/04/2022.à 11h22.

□ fournir les services via les réseaux de distribution :

- En augmentant l'utilisation des technologies informatiques ;
- En développant de nouveaux réseaux virtuels de distribution, internet, etc.⁸

Objectif de la logistique :

On peut citer plusieurs objectifs :⁹

- ✓ Satisfaire de la demande de flux physique (matière, transport, emballage, stock...), en accord avec le responsable de l'urbanisation de système d'information, des flux d'informations associés (notion de traçabilité).
- ✓ Elle est co-responsable de la gestion de la chaîne logistique, des moyens qui permettent d'atteindre cet objectif (matériels, machines...).
- ✓ Elle est co-responsable auprès de tous les services de la qualité des flux physiques.
- ✓ Mobiliser avec l'aide des autres services des ressources (humaines et financières) pour y parvenir.
- ✓ Au sens large, réaliser la production initiée par le service marketing/ vente et est par conséquent au centre des négociations du processus métier.

Section 02 : présentation de la chaîne logistique internationale.

L'évolution de la logistique dont ses différents acteurs à engendrer le concept de la chaîne logistique (supply Chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise, elle commerce de fournisseur du fournisseur et se termine au client du client tout en passant par la fabrication et le stockage des produits en amont et en aval. Pour faire face à la concurrence, chaque entreprise donc se voit intéressée par la maîtrise de ce processus de façon à avoir toutes informations nécessaires à la mise en place d'une politique commerciale, lui permettant de suivre la concurrence et préserver ses parts du marché.

Définition de la chaîne logistique internationale

Le terme « chaîne logistique » a été défini selon différents points de vue par de nombreux auteurs. Les deux définitions les plus courantes et probablement les plus générales de « chaîne logistique » sont celles de :

Martin Christopher définit une chaîne logistique comme un « réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et de services apportés au consommateur final » cette définition se focalise donc sur un produit (ou service) et surtout sur le processus à valeur ajoutée dans la chaîne.

TAYUR et al, 1999 mettent en évidence la notion de flux de matière et d'information, en définissant une chaîne logistique comme « un système de sous-traitants, de producteurs, de distributeurs, de détaillants et de clients entre lesquels s'échangent les flux de matières dans le

⁸ ALEXANDRE K Samii, « Stratégie logistique : supply chain management », 3^{ème} édition, Dunod, Paris, 2002, P.12.

⁹ MANSOURI (Hanane), MAZOUZI (Souad) « Minimisation des coûts logistiques de distribution des centres de livraison régionaux aux grossistes », mémoire master recherche, université Abedrahman, Mira Bejaia, année 2016, P.8.

sens des prestataires vers les clients et des flux d'information dans les deux sens » comme le montre la figure.¹⁰

Les nations théoriques de la supply Chain.

Dans cette section nous allons présenter l'évolution de la supply Chain et les différentes définitions proposées. Ainsi que le fonctionnement.

L'évolution de la chaîne logistique

De 1950 à 1970, l'économie a été basée sur l'offre : les entreprises produisent principalement sur stock. Cette production de masse a pour objectif de minimiser les coûts de production. Cependant, cette économie a donné lieu à deux principaux inconvénients qui sont : la lenteur pour le développement et l'industrialisation de nouveaux produits et la nécessité de stock devant les opérations (goulots) induisant des immobilisations financières

La période 1970-1980, voit l'essor d'une économie basée sur la demande où les entreprises produisent à la commande. Les managers prennent conscience des coûts induits par les stocks, lors l'introduction du Material Requirements planning (MRP), puis du MRP II

dans les années 1980, les bouleversements des marchés (mondialisation, concurrence accrue) et les exigences de performance financière combinés aux progrès technologiques (techniques d'information et de communication (TIC), nouveaux procédés...) ont forcé les grands groupes à proposer des produits de bonne qualité à bas prix. Dans le but d'améliorer les rendements et les temps de cycle de production par rapport à concurrence, les entreprises utilisent alors des méthodes de management telles que le « juste temps » (JIT : Just-in-time), qui permet de limiter les stocks de composants en organisant et ordonnant précisément l'approvisionnement avec les fournisseurs (FREIN, 2003 et MONATERI, 2003)¹¹. C'est dans ce contexte que les entreprises se rendent compte de l'importance de la relation stratégique client-fournisseur, au départ uniquement orientée « approvisionnement » avec les fournisseurs directs. Parallèlement, des consultants et experts sur la gestion logistique (LAMBERT et COOPER, 2000) ont disséminé les concepts de matériels management et de DRP (Distribution Resource planning), une étape supplémentaire pour définir les fonctions transport et distribution physique de la chaîne logistique. L'ajout de la fonction distribution à la partie approvisionnement forme la

¹⁰ Tayur et al., 1999: S. tayur, R. Ganeshan, M. Magazine. Quantitative models for supply chain management. Kluwer Academic Publishers, 2000.

¹¹ Frein, 2003: Y. frein. Gestion des flux dans un contexte de production livraison synchrone - cas de l'industrie automobile. Ecole d'été d'automatique – gestion de la chaîne logistique. Session 24, septembre 2003, Grenoble, France
Monateri, 2003: J.C. Monateri. Relations synchrones entre Entreprise (DO/F) : Innovation organisationnelle et logistique dans la chaîne de valeur. Ecole d'été d'automatique-Gestion de la chaîne logistique Session 24, septembre 2003, Grenoble, France.

« logistique intégrée », connue aussi sous le nom de gestion de la chaîne logistique ou Supply Chain Management (SCM) (TAN, 2001).¹²

De 1990 à nos jours, la chaîne logistique s'étend à tous les fournisseurs (sur plusieurs rangs) et à tous les entités de la distribution (entrepôts, grossistes, détaillants). De ce fait, on ne peut plus réellement parler de la chaîne logistique focalisé sur une entreprise.¹³ Désormais, la chaîne logistique se centre d'avantage sur une famille de produits finis. L'idée de cette intégration est de répandre les bonnes pratique de gestion à tous les maillons de la chaîne afin d'améliorer globalement la performance de la chaîne (par exemple, en évitant de contrôler deux fois la qualité des produits : à la sortie de l'entreprise-fournisseur et à l'entrée de l'entreprise-client).

Les fonctions de la chaîne logistique

Il existe cinq fonctions qui sont :

L'approvisionnement

Il consiste la fonction le plus en amont de la chaîne logistique. Les matières et les composants approvisionnés constituent de 60% à 70% du produit fabriqué (Ouzizi, 2005) dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges financières. Les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que temps de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de chaque fabriquant (Harmon, 92). La tendance générale des relation clients/fournisseurs va vers plus de coopération via un partage d'informations plus rapide en utilisant les nouveaux système d'informations basée sur les technologies de l'information et de communication qui ont révolutionné les pratiques du passé ou on était plutôt dans une configuration de face à face plutôt qu'une collaboration bénéfique pour l'ensemble des participants.¹⁴

La production

Au sien de toute organisation, la production joue rôle majeur puis qu'elle vise à la transformation des ressources afin de créer des biens et /ou des services. Concrètement, l'entreprise modifie les caractères physiques, spatiaux ou temporels des ressources dont elle dispose, en les transformant, en les transportant ou en les stockant. Mais la production ne peut se percevoir, au même titre que les autres activités de l'entreprise, comme une activité rigide. Elle doit nécessairement s'adapter aux évolutions de son environnement, ainsi qu'à celle des autres activités de l'entreprise.

¹² Tan, 2001:K.C.Tan. A framework of supply chain management literature. European journal of purchasing and Supply Management 7, P. 39-48.

¹³ THIERRY C. et BEL G., "Gestion de la chaîne logistique dans le domaine aéronautique : outils d'aide à la décision pour l'amélioration du partenariat", Revue Française de gestion Industrielle, 2002.

¹⁴ Anne Garatacap, PierreMédane, « Management de la production : Concepts. Méthodes », 4^{ème} édition, Dunod, Paris, 2013, P.8.

Si à l'origine la fonction de production était considérée isolément dans l'entreprise, il n'en est plus de même aujourd'hui et ceci pour deux raisons. D'une part, elle doit désormais être associée aux autres fonctions (finance, marketing, gestion des ressources humaines...) si elle veut atteindre son objectif qui est d'assurer efficacement la combinaison des facteurs qui contribuent à cette production.¹⁵

Le stockage

Le stockage comprend toutes les quantités stockées tout au long du processus, à partir de l'inventaire des matières premières, de l'inventaire des composants, de l'inventaire des travaux en cours et de l'inventaire des produits finis. L'inventaire est donc partagé entre les différents acteurs : fournisseurs, producteurs et distributeurs. Là aussi, la question de savoir comment trouver le juste milieu entre une meilleure réactivité et des coûts moindres. Évidemment, plus nous avons de stocks, plus la chaîne d'approvisionnement est sensible aux fluctuations de la demande du marché. Cependant, avoir des stocks comporte des coûts et des risques. Surtout pour les produits périssables ou les produits qui innovent si vite qu'une nouvelle gamme du même produit qu'un concurrent met sur le marché peut rendre obsolète le stock de ce produit, entraînant des pertes importantes. La gestion des stocks est une des clés de son succès et de l'optimisation de toute la chaîne logistique. Une meilleure gestion de cette fonction peut engendrer des économies importantes.

En outre, avec l'avènement des techniques de management dites de « juste à temps » (Just in time) beaucoup d'entreprises commandent. Mais ceci n'est évidemment pas sans risque.

Distribution et transports

La logistique de distribution stricte est un ensemble d'activités interconnectées dont l'objectif est de faire en sorte que le produit souhaité par ce client soit au bon endroit, à l'heure convenu, dans la quantité attendue et au meilleur coût. La distribution physique est désormais reconnue comme une fonction stratégique qui, gérée de manière efficace, est une source tant de productivité-maitrise des coûts-que de différenciation-qualité et rapidité de la réponse à la demande des utilisateurs. Les choix effectués dans le domaine logistique, en raison de leur impact direct sur le couple prix/ Service, sont décisifs pour les distributeurs. Les déterminants sont moins spatiaux qu'historique-condition de création, mode de croissance et surtout stratégique : activité (spécialisation ou non) segmentation des marchés (formules de vente, clientèle visée).¹⁶

¹⁵, *ibid.*, P.8.

¹⁶ Isabelle Gozé-bardin, « Revue management et avenir : piloter des supplychain ; quels enjeux inter organisationnels et réticulaires », 2009/4 (n°24), P.217.

• les défis à relever par la distribution

Tableau n°01 : les cinq défis de la distribution

Les défis	Les causes du côté de la demande(D) et de l'offre(O)
Une focalisation accrue par clientèle et /ou par produit	D : offre personnalisée, proximité et facilité d'achat. O : offrir un choix suffisamment large dans des points de vente.
Une plus forte implication dans le canal internet et dans le commerce de proximité ainsi l'organisation de leur complémentarité	D : demande de proximité, de plus de service (facilité d'achat, offre personnalité, choix plus large). O : le e-commerce peut venir compléter un assortiment restreint par la taille du point de vente physique et inciter à consommer dans ce dernier.
Une réflexion indispensable sur l'évolution du format hypermarché	D : ce modèle a bien fonctionné mais n'est plus adapté à la société actuelle et encore moins à celle anticipée O : source de différenciation, fidélisation de la clientèle, acquisition de nouvelles compétences.
Passer de la distribution de biens physique à la prestation de service	D : plus de services (offre personnalisée, sécurité, facilité et tranquillité d'achat). O : source de différenciation, fidélisation de la clientèle, acquisition de nouvelles compétences.
Faire face à une pression sociétale de plus en plus forte	D : besoin de sécurité, institutionnalisation du développement durable DD O : légitimité en jeu, rôle des TIC dans la propagation des mouvements d'opinion.

Source : ISABELLE GOZE-BARDINE, «Revue management et avenir : piloter des supply chain ; quels enjeux inter organisationnels et réticulaires », 2009/4(n°24), P217.

La vente

La fonction commerciale est la fonction ultime de la supply chain, son efficacité dépend de la performance des fonctions amont, si on optimise bien dans les étapes précédentes, alors on peut faciliter le travail des commerciaux car ils peuvent fournir plus compétitif Le prix est supérieur au prix concurrentiel, sinon la marge bénéficiaire sera étroite, le profit n'est pas très important et entraînera même des pertes.

Gestion des retours

Ce qu'on appelle également la logistique inverse, cette logistique consiste à gérer le mouvement des produits inversement auprès des consommateurs vers le premier producteur, elle traite les retours de la clientèle et les produits qui reviennent à l'entreprise (invendus,

produit défectueux, dépassement de dates, erreurs de livraison, emballage, échanges palettes...²

Le processus de la chaîne logistique

Un processus est un ensemble d'activités qui définit des rôles et des relations, et qui systématise l'organisation et la politique d'une entreprise dans le but d'atteindre certains des objectifs de cette entreprise.

Nous présentons ici le cinq processus principaux d'une entreprise, qui sont l'approvisionnement, la production, la distribution et vente et la gestion de retour.¹⁷

Le processus approvisionnement :

Le processus approvisionnement se concerne sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication, deux grandes de l'entreprise. La seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser.

Le processus de production :

Le processus production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis l'entreprise. L'objectif du processus production est de fabriquer les produits requis tout en assurant la productivité du système (notamment par un taux élevé d'utilisation des ressources mobilisées).

Le processus de distribution :

Processus de distribution concerne la livraison des produit finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transport, le choix du monde d'étages (ou d'intermédiaires) dans le réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion.

Le processus de vente :

Le processus vente, mis en œuvre par le service commercial, développe les relations envers le client (négociation des prix et des délais, enregistrement des commandes,...) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché. Ce processus de l'entreprise est également chargé de définir la demande prévisionnelle et d'intégrer des aspects commerciaux comme la durée de vie du produit pour anticiper l'évolution de ses ventes. Les aspects marketing (analyse de marché, publicité, promotions,...) sont aussi gérés dans ce processus.

Processus gestion des retours :

Est un processus récent dans le modèle prenant en compte toutes les activités nécessaire pour gérer le retour du produit par les clients ou par un autre maillon du réseau.

On a constaté que la chaîne logistique s'étend du premier des fournisseurs jusqu'aux clients ultimes, les consommateurs.

La structure de la chaîne logistique :

Il est important d'identifier une structure qui permet de caractériser les entités qui interagissent pour former une chaîne logistique. Toutefois et vu la grande variété des types de fabrication et des périmètres des chaînes, il est difficile de cerner l'ensemble des cas réels des structures des chaînes logistiques dans la littérature scientifique, on distingue un ensemble de

¹⁷ M.JULIEN FRANCOIS, Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance, thèse pour l'obtention du grade de docteur en productique, 2007, P. 23-24.

typologies usuelles, sur lesquelles sont fondées les modélisations existantes. Décomposent par exemple, ces structures en : série, dyadique, divergente, convergente et réseaux
 Les structures de base (**figure 1**) sont présentées ci-dessous :¹⁸

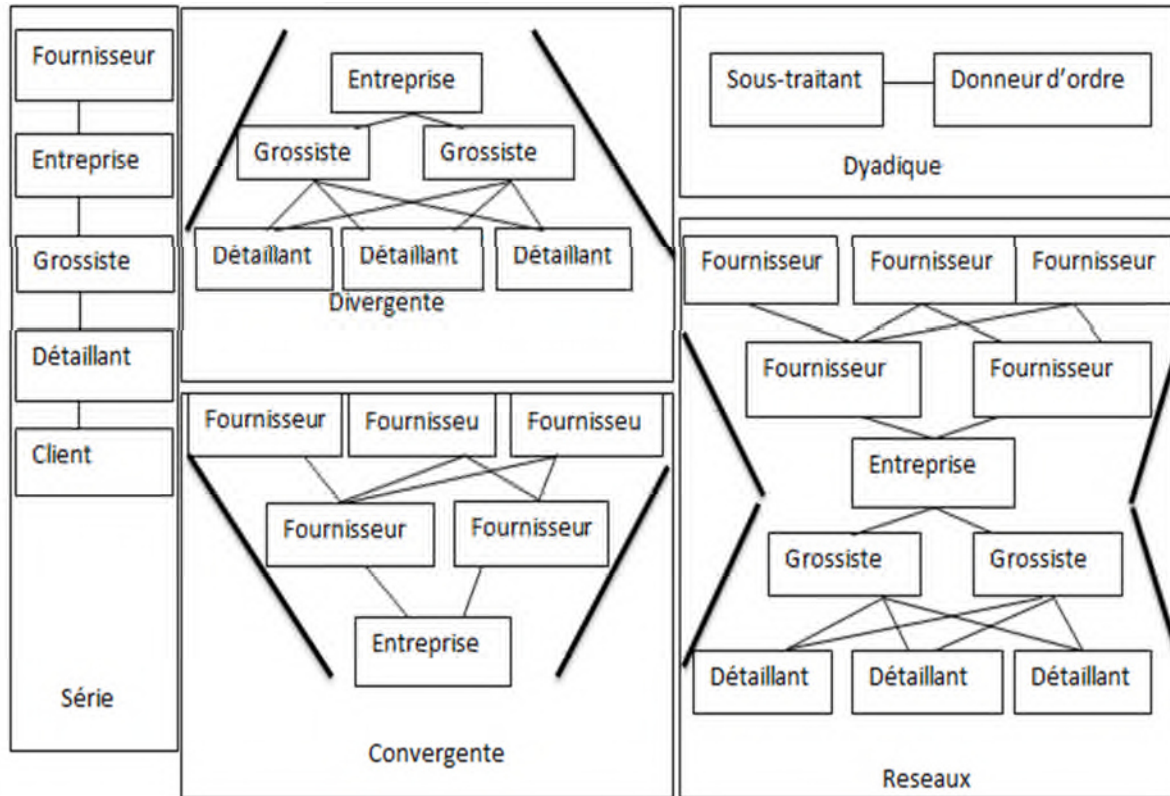


Figure n° 01: Différentes structures de la chaîne logistique source (MABMOUDI ; 2006).

- ✓ **La structure série :** Elle correspond à un procédé de fabrication linéaire et vertical. cette structure peut être utilisée, par exemple, pour étudier l'influence de la propagation de l'information sur l'ensemble de la chaîne.
- ✓ **La structure dyadique :** Elle peut être vue comme un cas particulier d'une chaîne logistique en série, limitée à 2 étages. elle peut servir de base à l'étude de relations client/fournisseur ou donneur d'ordre/sous-traitant.
- ✓ **La structure divergente :** Elle permet de représenter un réseau de distribution où la matière part d'un point unique et se distribue à travers la chaîne.
- ✓ **La structure convergente :** Elle permet de modéliser un processus d'assemblage. dans la chaîne convergente, la matière qui circule entre les sites converge vers un seul et même site qui est logiquement le lieu d'assemblage final.

¹⁸JAOUHER MAHMOUDI, simulation et gestion des risques en planification distribuée de chaînes logistique : Application au secteur de l'électronique et des télécommunications, thèse en vue de l'obtention du doctorat en logistique, 2006 P.56.

- ✓ **La structure réseau** : est une combinaison des deux structures précédentes. Elle permet de considérer à la fois les aspects approvisionnements et distribution, mais peut s'avérer plus complexe par le nombre d'acteurs impliqués, en particulier pour des produits complexes.

Une structure purement convergente signifie l'absence de réseaux de distribution pour la vente des produits.

De même, une structure purement divergente est improbable, car cela signifierait que le produit fini ne découle que d'un fournisseur amont.

Généralement, la typologie d'une chaîne logistique est donc le type réseau, avec des ramifications plus ou moins grandes.

Ainsi certaines chaînes logistiques peuvent s'avérer très étendues, en particulier pour des produits complexes, une entreprise peut ainsi se trouver en rapport avec plusieurs fournisseurs, pour les grands réseaux, le classement des acteurs de la chaîne se fait en deux catégories :

- **Les membres essentiels** (acteurs industriels majeurs contribuant à l'élaboration du produit)
- **Les membres secondaires** (consultant, banque, partenaires de recherche, ...) pour la recherche de performance, ces acteurs proposent alors de se concentrer sur les membres essentiels seulement et même sur certaines relations uniquement, notamment les relations avec les fournisseurs des composants critiques, on peut restreindre le réseau à optimiser.

Les flux de la chaîne logistique

Les flux sont l'expression directe de la performance logistique. La notion flux s'applique aussi aux produits qu'aux informations dont la qualité est essentielle pour assurer un pilotage efficace.

Nous détaillons ici les trois flux traversant une chaîne logistique : flux d'information, physique et financier.

Ces trois flux peuvent découler des règles stipulées dans le contrat de partenariat. En effet, des contrats définissent les relations entre chaque entreprise de la chaîne logistique. Prévoyant notamment des pénalités en cas de retard de livraison d'un fournisseur ou de rupture de stock, déterminant qui gère le transport et les stocks entre deux « maillons » de chaîne.¹⁹

A. Flux d'information

Représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit ; Fr, premier ministre. Lieu des informations commerciales notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend

¹⁹ ALEXANDRE(K), stratégie logistique : « supply Chain management », 3^{ème} édition, DONOD, Paris, 2004, P. 19.

généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison reçue et le prix éventuellement négocié lors de la vente. Mais, les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques à savoir : les paramètres physiques du produit, les gammes opératoires, les capacités de production et éventuellement de transport, les informations de suivi des niveaux de stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent connaître l'état d'avancement de la fabrication de leur produit. De manière plus générale, le principe de traçabilité se traduit par un droit de regard accumulé du client en verse fournisseur. Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Le développement des informations de flux au sein de la chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre les acteurs.²⁰

B. le flux physique (flux de produit)

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transports pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives. En bref, l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état²¹.

Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux et il est reparti en trois sous-flux

- **les flux entrants** : Au niveau de production, il existe différents type de flux entrants principalement concernant les approvisionnements.

En fonction du type de produits de l'entreprise il pourra s'agir d'approvisionnement :

- Matières premières
- Pièces de rechanges
- Composants.....

- **les flux circulants** : ce sont les produits semi-finis ou en-cours, les sous-ensembles

Ainsi que les différents stocks intermédiaires.

- **les flux sortants** : ce sont les flux de produits finis lors de la distribution des produits finis de l'entreprise aux clients soit par le biais de revendeurs intermédiaires.

²⁰ Marzouk Salah Eddine, problème de dimensionnement de lot de livraison : application ou cas ou d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 P .13 (Version électronique).

²¹ Ibid., P .14.

c. le flux financier :

Le flux financier concerne toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achat de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, ... et bien sûr du salaire des employés. Le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison toutefois avec la fonction production par les services achat et le service commercial. Sur le long terme, il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication. Encore s'agit-il d'échanges avec des organismes bancaires extérieurs au réseau d'entreprises.²²

Les enjeux de la chaîne logistique internationale

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

Il faut maintenant être « bon par tout » dans tous les domaines : prix, qualité, délai, flexibilité, niveaux de service, les risques, et les potentiels de progrès.²³

Les prix / les coûts

La passion permanente sur les prix est nécessaire pour les producteurs de faire une amélioration et développée plus en plus productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

La qualité des produits

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

Le délai

Le délai c'est la période durant entre la demande du client et la réception du produit commandé dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la

²² François M-Julien. Planification des chaînes logistiques : modélisation du système décisionnel et performance, thèse pour l'obtention de grade de docteur en productique, l'université bordeaux 1, 2007. P. 33.

²³ Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL ? ALAIN GARREAU ? Michel GREIF, Christian van DELFT, « management industriel et logistique. » 3^{ème} Edition economica, paris, 2001, P.478-481.

commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

La flexibilité

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

Le niveau de service

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

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

Les risques

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

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

Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise comme climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise et existence de groupes de travail ... etc. Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément production puis distribution et plus récemment achats, les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus.²⁴

²⁴ BACLIN(G) and ad ; « management industriel et logistique », ECINOMICA, 3^{ème} édition, paris, 2001, P.479-480.

La différence entre la logistique et la chaîne logistique :

La logistique consiste à mettre en œuvre l'ensemble des moyens à disposition d'une entreprise pour gérer son fonctionnement interne. Il peut s'agir de ressources financières, matérielles ou humaine. Elle encadre généralement les flux propres à un entrepôt. C'est-à-dire la réception de la marchandise, son stockage ou sa réparation avant expédition.

La chaîne logistique couvre un champ d'application plus large, car elle intègre la logistique dans son processus d'optimisation, également appelée chaîne d'approvisionnement, elle concerne les métiers liés au transport et à l'acheminement des marchandises. L'une des principales différences entre la logistique et la supply Chain réside dans leur objectif respectif. La première cible la satisfaction clients, tandis que la seconde est un levier d'optimisation pour profiter d'un avantage concurrentiel sur la concurrence.

Les quatre principales différences entre la logistique et la chaîne logistique

- la logistique est intégrée aux processus qui régissent l'ensemble de la supply Chain ;
- la supply Chain est un concept d'optimisation que l'on peut rapprocher d'un modèle économique ;
- la logistique possède les moyens à disposition d'une entreprise pour améliorer son organisation interne en matière de gestion et de manutention des marchandises ;
- la supply Chain est interne à une société, tandis que la logistique présente des caractéristiques susceptibles de concerner des activités externes, car elle comprend des flux de mouvement. Ceux-ci visent à satisfaire les demandes des clients, la supply Chain est un moyen pour bénéficier d'un avantage concurrentiel.

Section 3 : la notion de la gestion de la chaîne logistique :

De la logistique à la gestion de la chaîne logistique :

La logistique est une fonction, plus ou moins mature dans les entreprises aujourd'hui, mais aussi une discipline et un objet d'étude pour les chercheurs. Plus précisément, l'objectif le plus étudié dans notre population est la chaîne logistique ou supply chain (SC) et sa gestion ou supply chain management (SCM), soit le développement le plus récent de la logistique. Cela est conforme à l'observation de Fabbe-Costes et Lancini (2009). L'évolution de la logistique dans les entreprises a conduit à une évolution de la recherche sur l'entreprise : « l'évolution dans la manière de concevoir la gestion des chaînes logistiques, depuis une vision technicienne égocentrée jusqu'à une approche plus globale par les processus, a progressivement fait glisser l'attention des chercheurs de l'entreprise vers la

chaîne logistique dans son ensemble, avec un intérêt particulier pour l'articulation des entreprises entre elles.²⁵

La gestion de la chaîne logistique :

Dans un environnement logistique complexe émerge le besoin d'un outil pour appréhender et modéliser cette complexité et apporter une aide à la décision, en effet, les anciens outils de gestion de production, de la planification et de pilotage des entreprises sont devenus insuffisants car dépassés par les demandes nouvelles et la réorganisation des entreprises en réseaux. En effet, l'émergence de la chaîne logistique a fait naître des besoins en matière d'intégration des entreprises et de coordination des flux des matières, des flux d'informations et des flux financiers à des niveaux jamais atteints auparavant. C'est le supply chain management qui englobe les approches, les méthodes et les outils permettant de satisfaire ces besoins.

L'adoption de la démarche supply chain management apparaît comme un outil de performance pour l'entreprise, puisque son ambition affichée est de répondre au triple objectif d'amélioration des niveaux de services, de réduction des coûts et de création de valeur, en gérant les relations, tant en amont qu'en aval, avec les fournisseurs et les clients.

Définition :

Le terme supply chain management a vu sa définition évoluer depuis qu'il existe et aujourd'hui des dizaines de définitions différentes ont été recensées. Certaines définitions présentent le SCM comme un ensemble de processus.

en 1982, Oliver R.K et Weber M.D, indiquent que le SCM couvre le flux de produits du fournisseur à l'utilisateur final en passant par les chaînes de production et de distribution.

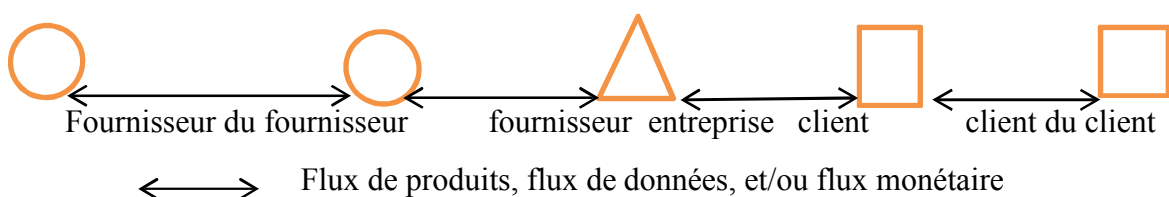


Figure n°02 : Représentation de la gestion de la chaîne logistique.

La littérature propose plusieurs définitions pour le processus de gestion de la chaîne logistique (ou supply chain management (SCM) en anglais). Le supply chain Council définit le SCM comme : « contrôle l'approvisionnement et la gestion des commandes, approvisionner les matières premières et les composants, fabriquer et assembler les produits, piloter l'entreposage et le stockage, noter et diriger les commandes, effectuer la distribution en

²⁵ « Christine Belin-Munier. logistique, chaîne logistique et SCM dans les revues francophone de gestion : quelle dimension stratégique ?. XIIIème conférence de l'Association internationale de management stratégique (AIMS), May 2014, Rennes, France. 26p. ».

travers le réseau des entreprises, et livrer les produits finis aux clients » [Lummus and Vokurka, 1999].

Fondamentalement le SCM intègre donc la gestion de l'offre et de la demande dans l'entreprise et entre les entreprises, Mentzer et Alii, définissent le SCM comme « la coordination systémique, stratégique des fonctions opérationnelles classiques et de leurs tactiques respectives à l'intérieur de la même entreprise et entre des partenaires au sein de la chaîne logistique, dans le but d'améliorer la performance à long terme de chaque entreprise membre de l'ensemble de la chaîne ».

Une autre définition propose de considérer le SCM comme le design et le management d'un processus continu inter-organisationnel qui porte de la valeur ajoutée, afin de satisfaire les demandes réelles des clients finaux [Lambert et al, 1998].

L'enjeu du SCM est d'optimiser le fonctionnement de la chaîne logistique, optimiser étant pris au sens d'augmenter les profits nets pour chaque partenaire. Pour ce faire, un pilote global doit être mis en place pour coordonner les différentes activités commerciales des entreprises membres. Ce pilote dirige le processus commun (qui est l'objectif pour lequel la chaîne logistique a été construite) source de la valeur créée. Le processus commun est composé à partir de plusieurs processus individuels (ou privés) appartenant à moins deux partenaires de la chaîne globale. Ce processus commun permet donc l'échange de données efficace entre les partenaires et offre ainsi un support fonctionnel pour le partage de l'information au sein de la chaîne logistique.²⁶

Les enjeux du supply chain management :

Les enjeux du supply chain management sont devenues si sensibles que des organisations sont créées autour de cette problématique : Directeur supply Chain, chef de flux ou supply Chain managé, supply Chain développement manager... etc. Rares sont les fonctions qui ont émergé au cours des années 80 non seulement au niveau des entreprises mais aussi au niveau des comités de direction ces fonctions présentent la caractéristique d'évoluer de manière constante afin de s'adapter aux équilibres nouveaux dans laquelle la gestion des opérations et la supply chain doivent s'inscrire. Ainsi, il a fallu disposer de gestionnaires opérationnels pour pouvoir faire face au management d'unités opérationnelles de plus grandes. Mais également il faut disposer des compétences en matière de système d'information et gestion de projets.

Les enjeux associés à la bonne maîtrise du supply chain sont trois ordres :

- Une contribution directe à la création d'avantages concurrentiels.
- Un appui à la mise en œuvre de la stratégie de l'entreprise.
- Une diminution des capitaux immobilisés dans les opérations logistiques ; Envisageons chacun d'entre eux.

Une contribution directe à la création d'avantages concurrentiels :

²⁶ : « MAYYAD JABER, Architecture de Système d'information Distribuée pour la Gestion de la chaîne logistique : Une Approche Orientée Service ».

La concurrence entre entreprises prend plusieurs formes, mais l'union rend la technologie et la capacité de production la plus efficace et la moins chère plus accessibles à tous, augmentant la différenciation des services offerts aux clients d'une part, et au moindre coût d'autre part.

Maîtriser l'ensemble de la chaîne opérationnelle, c'est sur la base de ces critères que la chaîne logistique acquiert une dimension stratégique. L'avantage concurrentiel recherché y est soit lié aux services rendus (disponibilité, durée, etc.) soit à la maîtrise des coûts d'exploitation.

Les services proposés de nos jours pris une importance autant plus grande que la notion même de services. Les consommateurs ont tendance à abandonner l'achat d'un produit physique en leurs substituant l'achat de services (fonctionnalité attachée aux produits physique). Quant aux coûts du supply chain, ils recouvrent les principaux postes suivants :

- les coûts de transport, qu'ils soient amont (entre le fournisseur et l'entreprise), internes (entre des entités opérationnelles de l'entreprise) ou aval (distribution).
- le coût financier des stocks.
- les coûts de l'entreposage (instructeurs et personnels).
- le coût des systèmes d'informations dédiées au supply chain management.
- le coût de l'organisation et des traitements administratifs.

Appui à la mise en œuvre de la stratégie de l'entreprise :

L'accompagnement de la stratégie, qu'elle soit de distribution ou d'industrie, rend la supply chain de plus en plus connectée à la stratégie globale de l'entreprise.

Dans le secteur industriel, les coûts induits par la délocalisation de la production ou la spécialisation des usines n'ont d'intérêt que parce que les surcoûts logistiques qu'ils engendrent (transfert de bassins de consommation et regroupement de produits) ne réduisent pas les économies induites. Afin de conserver cet avantage (baisse des coûts industriels), les entreprises doivent se concentrer sur des coûts maîtrisables au niveau logistique comme dans le secteur industriel.

De même, les distributeurs ont rendu cela possible en liant leurs stratégies d'achat et leurs stratégies commerciales au développement de solutions logistiques.

Les fournisseurs ne doivent pas livrer directement les points de ventes, mais les plates-formes de groupage et de dégroupage permettent d'obtenir des diminutions des prix de vente (livraisons massifiées, par contenant homogène et sur un faible nombre de point). Ainsi, dans le secteur de la grande distribution, des plates-formes cross-docking ont été mise en place. Elles réceptionnent sur des durées très brèves quelques heures) provenant de livraisons multiples pour recomposer des chargements multi-fournisseurs à destination des points de vente. Elles ont permis de passer pour le même volume de marchandise quelque 80 livraisons quotidiennes des hypermarchés à une douzaine. Aujourd'hui, grâce à des remplissages de camions bien meilleurs. Permettant ainsi de rentabiliser les moyens de transport utilisés.

Le distributeur doit savoir mettre en place une solution supply Chain, en interposant entre ses points de vente et ses fournisseurs des entrepôts qu'il gère. Si le surcoût que représente pour lui la prise en charge de l'entrepôt et de la distribution terminale n'excède pas l'économie d'achat réalisée auprès des fournisseurs justifiés par la livraison non pas des points de vente, mais des entrepôts intermédiaires, le différentiel est une économie nette pour lui.

De même une tendance de fond, en métier de stratégie commerciale, est de focaliser le point de vente sur ses missions commerciale. Le rôle historique du point de vente combinant à la fois fonction commerciale et la fonction logistique de proximité (stockage des produits) tend à se dissimuler au seul profit la fonction commerciale, deux raisons à cela :

- Afin de pouvoir continuer à bénéficier des meilleurs prix relatifs à des livraisons Massives.
- Afin de trouver un palliatif à la disparition des surfaces de stockage au sien même des points de vente. des entrepôts sont développés en amont ces réseaux consolident la somme des micros-surfaces initialement situées dans les points de vente, et permettant un approvisionnement a grande fréquence des points des vente, tout en continuant à bénéficier des meilleurs tarifs des fournisseurs pour des commandes groupées.

La diminution des capitaux immobilisée dans les opérations logistiques :

Le niveau de capitaux immobilisés dans les opérations logistiques peut être considérable. Ces capitaux immobilisés sont dus essentiellement :

- au montant des stocks avec les risques de dépréciation qui y sont attachés
- A l'investissement immobilier (le mètre carré d'entrepôt non équipé est à valoriser, hors foncier, pour des entrepôts de base), un groupe de distribution qui décide de créer un réseau d'entrepôts doit prendre en compte le prix d'acquisition de la surface non équipée à qui il faut ajouter le prix l'équipement de l'entrepôt et le prix d'acquisition du foncier ;
- on aux investissements dans des outils logistiques tels que la flotte de camion ou procès automatique en entrepôt.

A l'égard de cette intensité capitalistique des opérations logistiques, l'entreprise cherche à minimiser les montants investis, en particulier en achetant les prestations logistiques auprès de prestataires dédiés à ses métiers.²⁷

Les objectifs de SCM :

Les objectifs de chaîne logistique sont :

- La gestion de la chaîne logistique vise l'optimisation et l'intégration globales des flux physique et d'informations.
- La gestion de la chaîne logistique couvre les fonctions suivantes (prévision, planification et exécution), depuis l'acquisition des matières premières jusqu'à la distribution des produits fini aux clients.
- La mise en place de la gestion de la chaîne logistique permet une meilleure circulation des informations entre les fournisseurs et les clients. pour l'entreprise, c'est une

²⁷ : « M.AMINE MENAOUI, (l'impact de la supply Chain management sur la satisfaction client) ».

garantie de réactivité et l'assurance de pouvoir répondre aux attentes des clients et la possibilité de se démarquer des concurrents.

- La mise en place de la gestion de la chaîne logistique permet la réduction des stocks.
- La gestion de la chaîne logistique permet d'affiner les prévisions de matière à mieux tenir compte des réalités du terrain, de relancer le plan de production pour la qualité requise et de livrer à temps et à l'heure chez les clients.
- La gestion de la chaîne logistique assure une meilleure adaptation entre l'offre et la demande.
- La gestion de la chaîne logistique permet à l'entreprise de produire au meilleur rapport qualité-prix tout en réduisant au minimum les stocks.²⁸

Les décisions et les stratégies de la fonction supply Chain management

La réalisation d'une chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions, cet ensemble de décision peut s'envisager sur un trois niveaux hiérarchiques ; décision stratégique, décision tactique et décisions opérationnelles.

La question sous-jacente à son positionnement organisationnel est de savoir si supply Chain management est stratégique ou non. Cette fonction est effet reconnue sans aucun doute au double niveau de l'exécution d'opérations et du pilotage des flux en mettant en œuvre des processus tactiques.²⁹

Chaque niveau de décision a ses propres caractéristiques. La première différence entre ces trois niveaux de décisions concerne la portée temporelle de l'application (long, court, et moyen terme), la deuxième est le niveau d'agrégation (les décisions stratégiques sont au niveau global d'une l'entreprise, les décisions tactiques sont prises au niveau de l'usine et les décisions opérationnelles sont prises au niveau de l'atelier), la troisième différence est le niveau de responsabilité des décisions (les décision stratégique sont prises par la direction générale de l'entreprise, les décision tactiques sont prises par les cadres et les décision opérationnelles sont prises par les responsables d'ateliers ou d'équipes).³⁰

Les décision stratégique

Les décisions stratégiques concernent les orientations à long terme d'une organisation, elles comprennent toutes les décisions de conception d'une chaîne logistique, on vise l'obtention de l'avantage concurrentiel, donc la durabilité et la pérennité de l'avantage concurrentiel. Les décisions stratégiques dans le SCM sont généralement liées aux stratégies.

Une stratégie logistique est définie comme l'ensemble des décisions qui structurent et organisent le système logistique de façon à atteindre les objectifs qui découlent de la stratégie générale de l'entreprise. Les décisions stratégiques configurent la chaîne logistique.

²⁸ : « Les objectifs de SCM ». <http://www...faq-logistique.com/GCL-Logigaide-Vol08Num01-Gestion-Chaine-Logistique.htm> consulte le 16/04/2022 à 00 h05.

²⁹ Michel FENDER, Yves PIMOR « logistique supply chain » ; 6^{eme} édition, Dunod ; Paris ; 2013 ; page150

³⁰ MOULOUA Zerouk « ordonnancement coopératif pour les chaînes logistiques » ; France ; 2007 ; page14.

Nous donnons dans ce qui suit une liste des décisions stratégiques³¹ :

- Choisir les partenaires de la chaîne logistique.
- Choix et nombres de fournisseurs : les fournisseurs sont choisis en fonction des prix, qualités de service, délais de livraison. Etc. l'entreprise peut avoir un seul fournisseur ou un nombre réduit de fournisseurs pour augmenter le niveau de coopération, ou bien avoir un grand nombre de fournisseurs pour jouer sur la concurrence ;
- Choisir les implantations des sites de production et des entrepôts. En effet les décisions concernant la localisation des sites de production sont très importantes et très stratégiques car elles conditionnent les décisions de transport et de distribution ;

Dans une stratégie logistique on distingue³² :

- Les stratégies d'achat ;
- Les stratégies de production ;
- Les stratégies de distribution ;
- Les stratégies de transport.

Stratégie d'achat

la stratégie d'achat définit les orientations stratégiques (la performance économique des achats, l'innovation, le développement durable, les achats responsables, la maîtrise des risques, etc.), les objectifs d'une période donnée (amélioration de la spécification des produits, la recherche d'une globalisation des achats, évolution précise des besoins, la maîtrise des coûts et de la qualité ou encore le contrôle des consommations) et les pratiques à suivre qui décrivent les procédures d'achats des biens et services, en identifiant les employés qui ont l'habileté à valider des demandes d'achats.

3.6.1.2. Stratégie de production

La stratégie de production varie de la production entièrement tirée par la demande client à une production entièrement poussée par les prévisions. Il existe quatre grandes stratégies de production selon le type d'entreprise concernée³³ :

-Engine to order (ETO) : qui signifie la conception et fabrication sur commande. Cette première stratégie de production est utilisée pour des biens nécessitant soit une très forte customisation, soit la production de pièces uniques. Le client dans ce type de configuration est très impliqué dans l'ensemble du processus de design, mais aussi durant toutes les autres étapes qui suivent. Exemple (haute couture, parfums personnalisés, etc.).

-Make to order (MTO) : qui signifie la fabrication à la commande, celle-ci consiste à ne produire que les commandes fermes des clients (configuration en flux tirés). Dans cette disposition, l'entreprise produira un produit standard ou très légèrement customisé. Cela signifie donc que l'entreprise dispose d'une réactivité importante en approvisionnement ou

³¹ Ibid., P. 150.

³² Ibid., P.16.

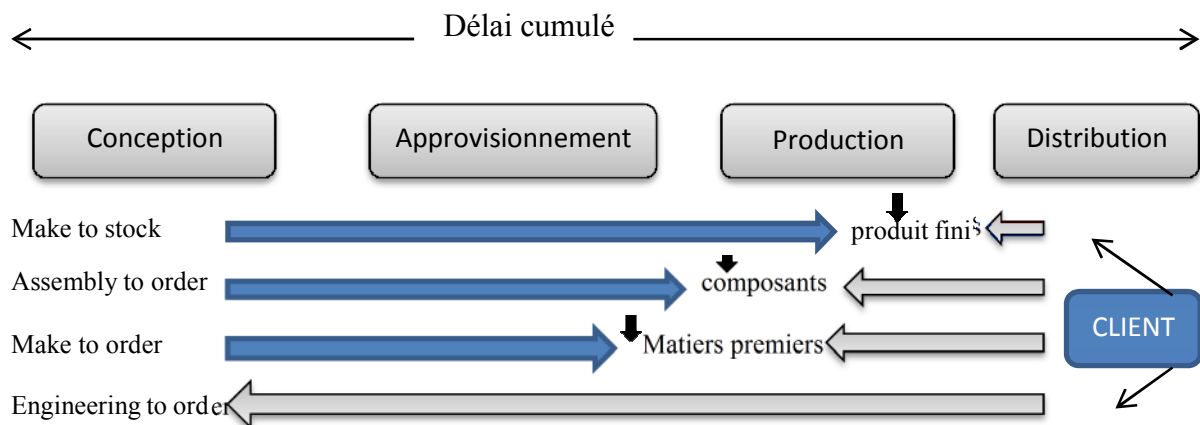
³³ Michel FENDER, Yves PIMOR; op. cit ; P. 234.

alors, qu'elle a des stocks suffisants, pour pouvoir débuter la production à la réception d'une commande. Exemple (aéronautique, canalisation, etc.).

-Assemble to order (ATO) : est aussi connue sous l'appellation différenciation retardée. Dans cette configuration un stock de produits standards est mis en place. A chaque commande client, les composants sont assemblés en fonction des besoins client. Exemple (industrie automobile pour certains modèles, etc.).

-Make-to-stock (MTS) : qui signifie la fabrication sur stock comme son nom l'indique consiste en une production en vue de constituer un stock pour ensuite l'écouler au fil des demandes (configuration en flux poussé). Cette organisation convient totalement à des produits standards.

Figure n° 03: processus supply Chain



Source: Michel Fender et Yves Pimor « logistique supply chain » ; édition Dunod ; 2013 ; page 235.

Les deux processus génériques les plus courants sont le MTS et le MTO, ce qui détermine le choix d'un processus c'est fondamentalement le rapprochement entre :

- Le délai accepté par les clients entre la passation des commandes et la livraison ;
- Le délai cumulé des différentes opérations depuis la conception, les approvisionnements, la production et la distribution.

Le choix d'un processus dépend également du positionnement dans le cycle de vie d'un produit

A partir de la stratégie de production sont déterminés :

- Les besoins en ressources ;
- Le mode de fonctionnement des usines et des dépôts ;
- Le support à donner par le système d'information ;
- la gestion des commandes et des achats.

stratégies de distribution

Dans le tableau suivant nous allons résumer les différentes stratégies de distribution :

Tableau n°02: les stratégies de distribution.

	Définition	Objectif	Exemple
Distribution intensive	S'implanter dans le plus grand nombre possible de points de vente	Produits de grande consommation qui nécessitent une exposition maximum	Coca-cola
Distribution Exclusive	Accorder à un point de vente l'exclusivité de la vente de nos produits sur un territoire (le magasin pouvant éventuellement s'engager à ne vendre que nos produits)	Provoquer un effort de vente vigoureux de la part du distributeur, mieux contrôler sa stratégie commerciale (prix, SAV), renforcer l'image de prestige du produit, la condition sine qua non est bien entendu que le consommateur soit prêt à chercher le produit jusque dans le seul magasin où il est vendu.	Les produits techniques (automobile), produits de luxe (Louis Vuitton)
Distribution Sélective	Stratégie intermédiaire entre les 2 autres, elle consiste à sélectionner les distributeurs en fonction de divers critères : image du magasin, volume de vent, autres produits vendus.	Permet soit d'éviter la dispersion des efforts en se concentrant sur les points de vente les plus importants (hypermarchés), soit de conserver une image de prestige du produit tout en ayant d'assez nombreux distributeurs.	Lacoste

Source : DEBOURG C), CLAVELIN(j) & PERRIER (O) « pratique du marketing, le marketing opérationnel- savoir gérer, savoir communiquer-savoir-faire. » Page 259.

Les décisions tactiques

Les décisions tactiques sont sur un horizon de moyen terme. A ce niveau il s'agit de faire la planification des décisions conçues au niveau stratégique, pour l'élaboration des décisions tactiques, nous avons besoin d'informations à la fois précises et renouvelées. Vous donne dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions tactiques³⁴.

- Obtenir les révisions les plus faibles possibles en qualité à produire ;
- Choisir les modes d'utilisation des ressources ;
- Allocation des ressources aux sites de production et détermination des quantités à produire en tenant compte de la capacité de production des sites, et des moyens de transports qui sont à leur dispositions ;
- Planifier la production à tous les niveaux et les transports associés, ainsi que la maintenance des outils de production ;
- Gérer les stocks et veiller à optimiser l'allocation des produits aux sites de stockage en prenant en compte les coûts. les capacités des sites de stockage, les coûts de transports entre les sites de production et les sites de stockage ;

Les décisions opérationnelles

Décisions opérationnelles sont prises à court terme, elles sont liées aux activités de routine et assurent le fonctionnement de la chaîne logistique au quotidien. Dans ce cas les actions correctives peuvent intervenir dans un court délai. La réactivité de la prise des décisions opérationnelles est un élément de mesure de la performance de la chaîne logistique.

L'objectif à ce niveau est de répondre aux requêtes des clients d'une façon optimale en respectant les contraintes établies par les niveaux supérieurs (tactique et stratégique) nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions opérationnelles³⁵ :

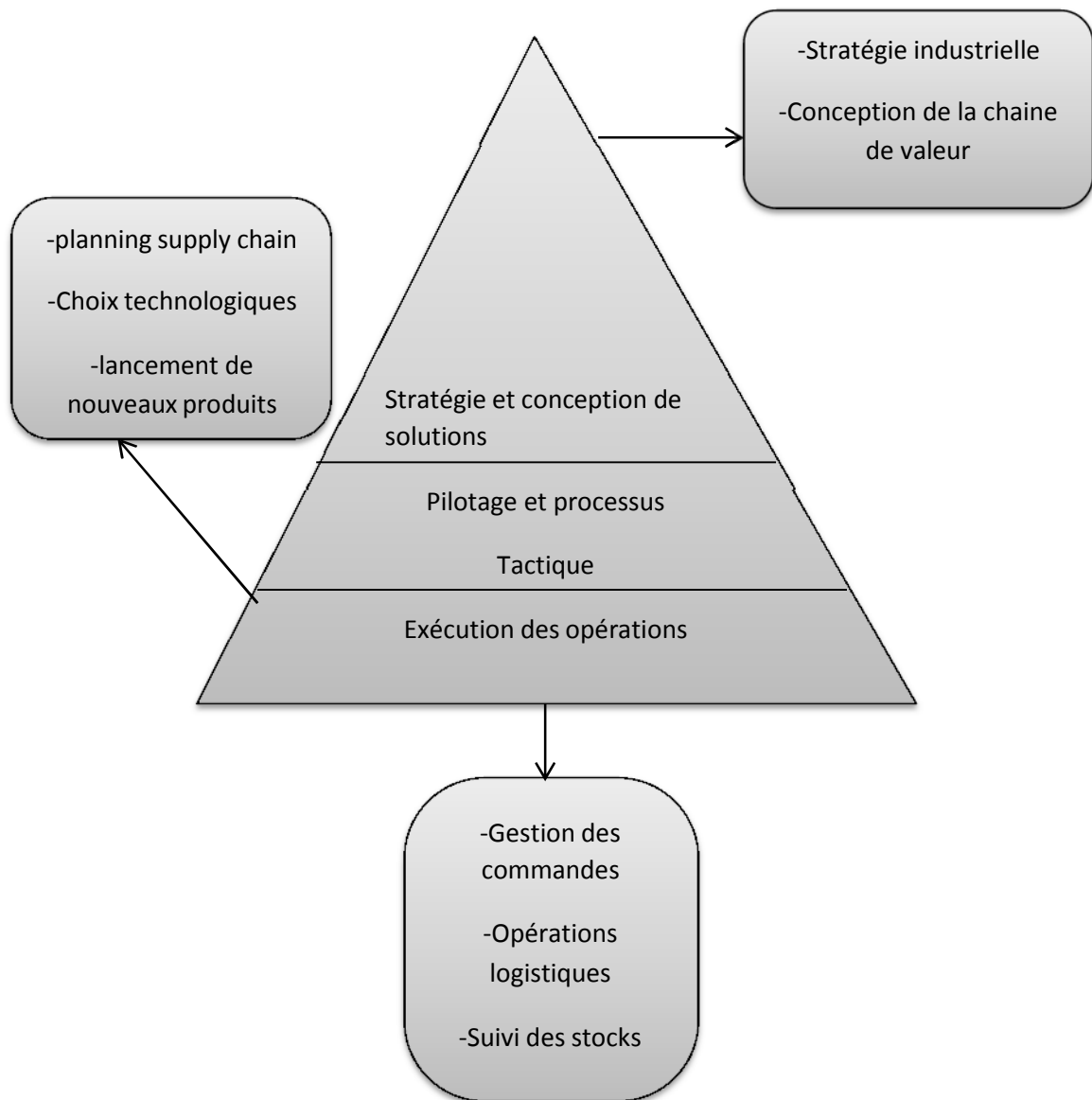
- Ordonnancement et pilotage en temps réel des systèmes de production ;
- Etablir des programmes de livraisons qui donne les produits, la destination et les quantités à livrer ;
- Placement plus précis des activités de maintenance préventive ;
- Affectation des ressources aux tâches, il s'agit de faire l'emploi du temps des employés en tenant compte des contraintes sociales et juridique.

Les trois niveaux de décision dans une supply chain se résument comme suit :

³⁴ MOULOUA zerouk ; Op.cit ; P. 16.

³⁵ Ibid., P. 17.

Figure n° 04 : les niveaux décisionnels



Source : Etablie par nos soins.

Section 04 : les incoterms et les principaux de transport international

4.1 Les incoterms

Les transactions internationales, sont aujourd'hui plus simples et fluidifiées grâce à certains mécanismes mis à la disposition des opérateurs économiques ; comme les incoterms qui servent d'outils pour la réglementation des problèmes liés au transport international des marchandises.

Définition et évolution des incoterms

La première évolution des règles incoterms a été publiée en 1936 par la CCI ; qui codifie, corrige, revoit et assure leur gestion.

Cette version a fait l'objet par la suite de plusieurs modifications dont les dernières en date remontent en 1980, 1990, 2010 et 2020, soit une modification tous les 10 ans³⁶. Donc, les incoterms sont : « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes.³⁷

Les incoterms 2020

Les incoterms 2020 sont une évolution des incoterms 2010. Cette légère mise à jour des incoterms 2010 vise à simplifier et à expliciter les rôles de chacun afin d'éviter les ambiguïtés. Ils deviennent plus accessibles et permettent une meilleure compréhension par leurs utilisateurs.

❖ Le DAT devient DPU (Delivered At PLACE Unloaded) :

L'Incoterm DAT (Delivered At Terminal) s'étend et devient le DPU (Delivered At Place Unloaded). Le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas uniquement un terminal.

❖ Évolution du FCA avec une option connaissance à bord

La nouvelle version des incoterms 2020 prévoit une évolution pour la règle FCA avec une option connaissance à bord. Une option du FCA en cas de paiement via une sécurité bancaire : l'acheteur et le vendeur peuvent convenir que l'acheteur doit donner l'instruction à son transporteur de fournir au vendeur le connaissance comportant la mention de mise à bord après le chargement des marchandises. Le vendeur étant ensuite obligé de déposer ce connaissance auprès de son institution financière à l'intention de l'acheteur.³⁸

❖ clauses d'assurance de CIP

³⁶ KSOURI Idir, Les techniques douanières et fiscales, Alger- Livres Edition, 2^{ème}, Alger, P. 145.

³⁷ LASSARY, Le commerce international à la portée de tous, Paris, 2005, P.115.

³⁸ <http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>, consulté le 28/04/2022 à 18h28.

Les exigences en matière d'assurance dans le programme CIP sont passées des clauses C aux clauses A des Institute Cargo Clauses (augmentation de la couverture d'assurance). La couverture d'assurance par défaut est désormais une couverture plus extensive, il faut donc se rapprocher de son assureur si le transitaire fournit une police d'assurance tierce pour le compte du chargeur.

Rôles des incoterms :

Les incoterms ont rôle bien définis, chacun des 11 incoterms propose principalement³⁹ :

- ✓ une définition précise de la répartition des frais de logistique internationale entre le vendeur et l'acheteur;
- ✓ une définition précise de l'obligation du vendeur, de livrer ou remettre la marchandise à un transporteur ;
- ✓ une définition précise du point de transfert de risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur : à partir de quel moment et à quel endroit l'acheteur assumera les risques encourus par la marchandise ;
- ✓ une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur.

Les 11 incoterms, identifiables par des sigles basés sur la langue anglaise, permettent à tous de savoir de quel contrat il s'agit.

Leur usage n'est pas obligatoire (mais vivement recommandé) et ils ne concernent que les transactions internationales.

Les commerçants ont en outre la possibilité, tout en retenant un incoterm précis, d'introduire dans leur contrat une clause apportant des modifications aux obligations initiales ; ces incoterms constituent des « variantes » des incoterms CCI.

Choix de l'incoterms :

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à la choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin.⁴⁰

L'importance des incoterms

L'objectif visé les incoterms et leurs importances se résume comme suit⁴¹ :

³⁹ Bases du commerce International, P.03.

⁴⁰ Le petit export, G. LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risque financements, édition DUNOD, paris 2008, P. 7.

⁴¹ Guide général du commerce international, Edition MIP, Alger, 1998, P.17.

-Etablir une panoplie des règles internationale de caractère facultatif précisant l'interprétation des principaux termes utilisés dans le contrat de vente avec l'étranger ;

-Eviter les malentendus dus aux diversités d'interprétation des usages commerciaux entre pays et entités économiques ;

-Informer et éclaircir les exportateurs sur la loi nationale applicable aux contrats de lui donner des renseignements et l'aider dans leur interprétation ;

-Servir de base au contrat tout en prévoyant certaines modifications ou additions dans la mesure où les circonstances l'exigent ;

-Préciser de façon explicite les obligations et les frais que chaque partie se propose d'assumer.

Le classement des incoterms :

L'incoterms est classés en fonction du risque, du mode de transport et la famille

Le classement en fonction du risque :(type de vente) :

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en⁴²:

- « vente au départ », la marchandise voyage sur le transport principal aux risque et périls de l'acheteur. les incoterms de vente au départ sont : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.
- « vente à l'arrivée », la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur. les incoterms de vente à l'arrivée sont : PAP, DPU et DDP.

Le classement en fonction des modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms⁴³ :

- « maritime » donc exclusivement réservés aux transports maritime de port à port :(FAS, FOB, CFR, CIF).
- « tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal :(EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAP, DPU).

Groupe	Incoterms	Signification
Groupe E	EXW	Incoterms d'obligation minimum pour vendeur
Groupe F	FCA, FAS, FOB	Le vendeur n'assume ni les risque ni les couts de fret (transport principal)
Groupe C	CFR, CIF, CPT, CIP	Le vendeur assume ni les couts de transport principal, mais il ne supporte aucun des risque liés à l'acheminement.
Groupe D	DPU, DAP, DDP	Le vendeur assume les couts et les risques du transport principal.

⁴² BELLOTI.J, Le transport international de marchandises, VUIBERT, Paris, 1992, P.82.

⁴³ Ibid., P. 82.

Classement des incoterms par famille :

La mécanique des Incoterms :

Les incoterms se présentant sous forme de codes de 3 lettres et sont classés en 2 groupes :(par mode de transport)

- **1^{er} groupe** : les Règles Incoterms ICC 2020 utilisables pour tous les modes de **Répartition des frais entre vendeur et acheteur** transport :(Suivant le sens d'évolution des flux physique, nous avons les incoterms : EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP et DDP).
- **2^{er} groupe** : le Règles Incoterms ICC 2020 utilisables pour les modes de transport par voies fluviales et/ou maritimes : (Suivant le sens d'évolution des flux physiques, nous avons les incoterms : FAS, FOB, CFR et CIF).

Incoterms multimodaux (il y a sept (07) incoterms) : lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (air /mer/terre/fer).ils couvrent également le transport en conteneurs maritimes, lorsque marchandise est remis au parc conteneurs. Le lieu associé à l'incoterm multimodal peut être divers et varié (entrepôt, port, aéroport, frontière...). Lieux "From place to place" à définir.

EXW – Ex- Works–A l'usine,

FCA-Free-Carrier - Franco-transporteur

CPT-Carriage Paid To-Port payé jusqu'à

CIP-Carriage insurance Paid to-port payé, assurance comprise jusqu'à,

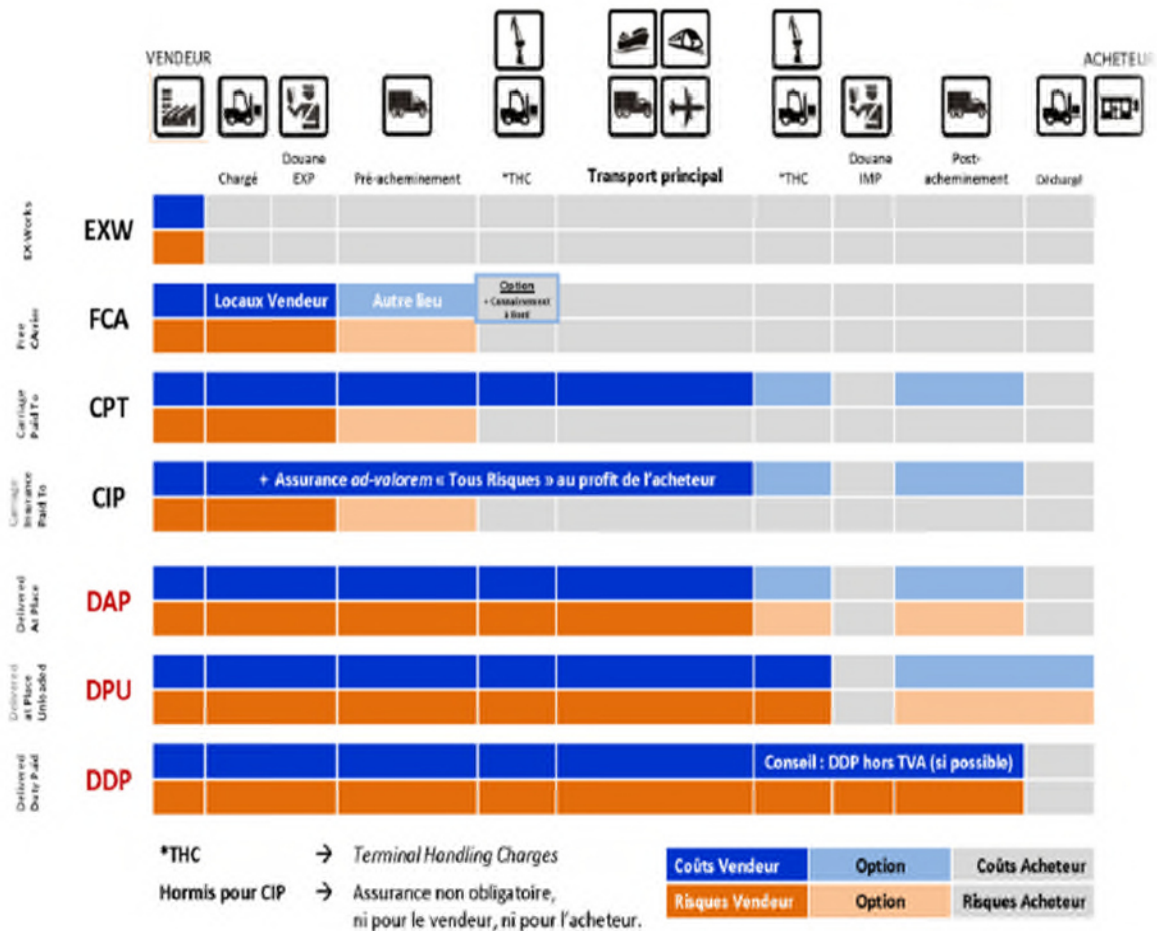
DAP-Delivered At Place-Rendu au lieu de destination,

DPU-Delivered At Place Unloaded-Rendu au lieu de destination déchargé

DDP-Delivered Duty Paid-Rendu droits acquittés

Tableau des règles incoterms Multimodaux :

RÈGLES INCOTERMS® 2020 – MULTIMODALES
(ADAPTÉES AUX MARCHANDISES CONTENEURISÉES)



Source : INCOTERMS-2020-_-schéma- MULTIMODAUX-FR_V3, Solon «International Pratique»⁴⁴.

Incoterms maritimes (ou fluviaux) : lorsque les points d'enlèvement et de livraison sont des ports, ou pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord navire au port d'embarquement. Généralement, du vrac et du transport en conventionnel (marchandises non conteneurisées et chargées avec l'aide des palans, de pipelines...).le lieu associé à l'incoterm maritime ne peut être qu'un port. Lieux''from port to port'' à définir.

FAS - Free alongside Ship - Franco le long du navire

⁴⁴Voir: http://international-pratique.com/esddscoiso_wpc4d85s36r/uploads/2020/07/INCOTERMS-2020-_-sch%C3%A9ma-MULTIMODAUX-FR_V3.PNG consulté le 01/05/2022 à 23h11.

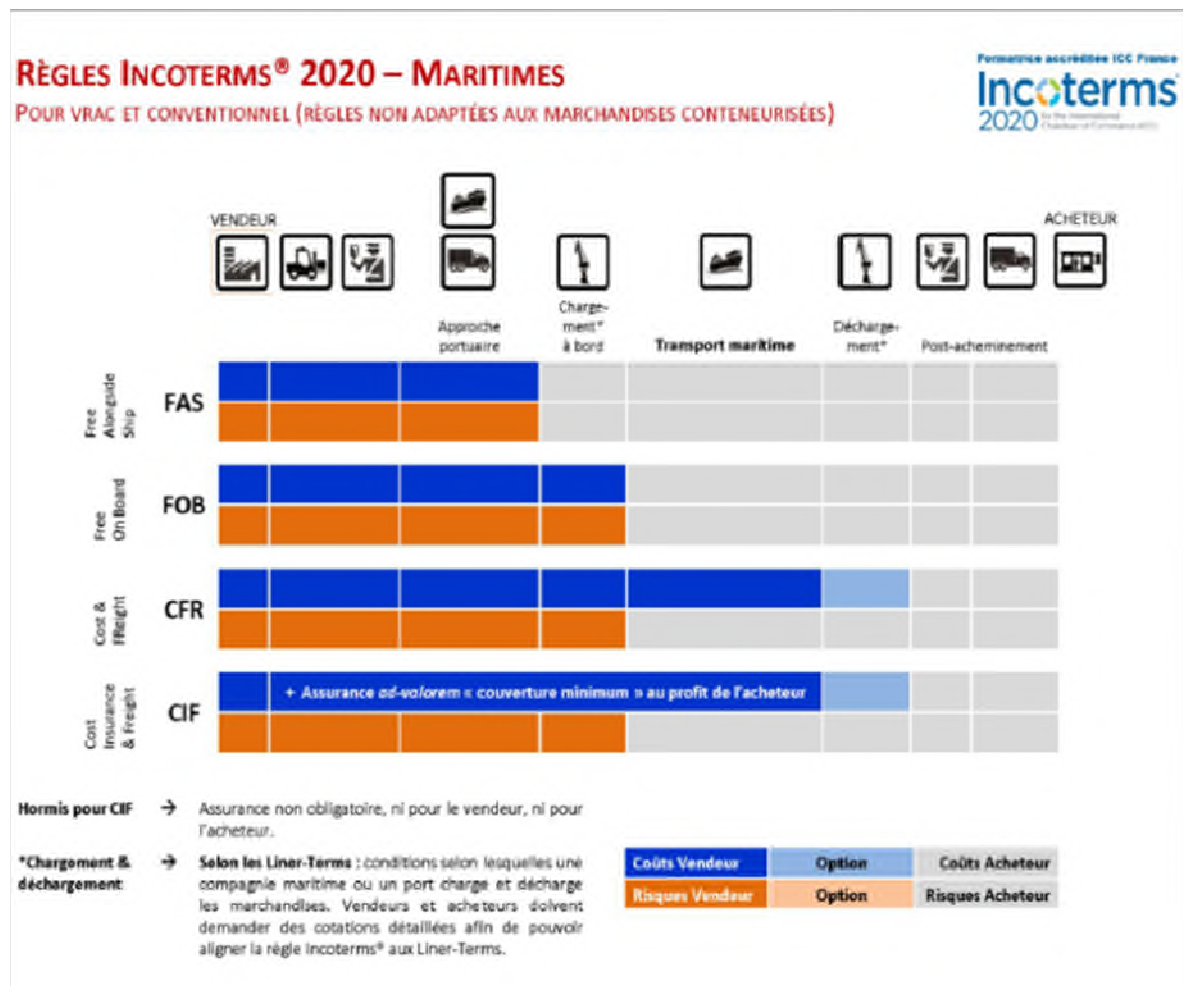
FOB – Free on Board – Franco à bord

CFR – Cost and Freight- Coût et Fret

CIF – Cost, Insurance and freight – Coût, assurance et fret

Plus le vendeur va loin dans sa prestation logistique, plus il avance des frais qu’il convient de répercuter sur la facture de vente.

Tableau des règles incoterms maritime :



Source : INCOTERMS-2020-_-schéma- MULTIMODAUX-FR_V3, Solon «International Pratique»⁴⁵.

2.7. Présentation des onze incoterms 2020

EXW-Ex- Works - A l'usine

⁴⁵ Ibid.

Le vendeur (expéditeur) met à disposition les marchandises transportées dans un endroit convenu (obligation minimale pour le vendeur).

L'acheteur supporte tous les coûts de transport et de formalités.

FCA- Free- Carrier- franco-transporteur

Le vendeur livre la marchandise au destinataire désigné et payé 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 lieu dans un autre endroit, le vendeur n'est plus responsable du déchargement.

CPT- Carriage Paid To – Port payé jusqu'à

La marchandise est livrée au premier transporteur à l'étranger, frais payé par le vendeur, sans assurance pour le transport. L'acheteur assume les risques et tous les autres frais encourus par la marchandise dès la remise de la marchandise au premier transporteur. L'acheteur prend en charge toutes les opérations qui ont lieu à l'arrivée.

CPT- Carriage Insurance Paid to- Port payé, assurance comprise jusqu'à DAP

Règle Incoterms identique au CPT avec comme seule différence l'assurance : le vendeur prend en charge l'assurance du transport.

DAP- Delivered At place, Rendu au lieu de destination

Le vendeur prend 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 déchargement et dédouanement import.

DPU- Delivered at place unloaded, rendu au lieu de destination (ancien DAT)

Le vendeur organise le transport et paie le déchargement au lieu de destination. Une fois au terminal l'acheteur est responsable de la marchandise et doit effectuer les formalités d'importation et s'acquitter des droits et taxes liés.

DDP- Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés

Le vendeur livre la marchandise à l'acheteur en ayant tout pris en charge, y compris les formalités douanières import et le paiement des droits et taxes (obligation maximale pour le vendeur).

FAS (free alongside ship)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation. La marchandise est livrée le long du navire dans le port désigné par

l'acheteur. Cette livraison marque le transfert des risques, des frais et des formalités à l'acheteur. L'incoterm FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner le fret à l'exportation.

FOB (free on board)

Le vendeur livre la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu. Le transfert des marges et des risques se fait lorsque la marchandise est à bord du navire. Le vendeur doit dédouaner la marchandise.

CFR (cost and freight)

Le vendeur se charge du transport principal jusqu'au port de destination. Il se charge des formalités d'export et doit s'acquitter des droits et taxes liés. Le transfert de frais a lieu à l'arrivée des marchandises au port d'arrivée, mais le vendeur n'est plus responsable de la marchandise dès que celle-ci a été chargée sur le port de départ.

CIF (cost, insurance and freight)

Le vendeur livre la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu. Le vendeur se charge des formalités d'export et règle les droits et taxes liés. Le transfert des frais se fait au port de destination mais le transfert des risques a lieu au port de départ. L'acheteur prend en charge les frais à l'arrivée des marchandises au port de destination, et les formalités à l'import.⁴⁶

Les Limites des incoterms

Bien que les incoterms facilitent grandement les échanges internationaux en donnant une interprétation homogène aux termes commerciaux, ils ne résolvent pas tous les problèmes et présentent certaines lacunes, dont notamment :⁴⁷

- L'usage des incoterms est facultatif et pour s'en prévaloir, les parties doivent clairement y faire références dans le contrat de vente sans oublier d'ancrer les obligations sur un lieu géographique précis.
- Des variations des incoterms peuvent être utilisées et porter à confusion. Elles sont quelquefois utiles pour respecter les particularités d'une transaction (par exemple le FOB américain, suivi du nom du port d'embarquement ; FOB new York, permet au vendeur de livrer la marchandise au terminal de chemin de fer de la ville, sans préciser à qui incombera la responsabilité de la marchandise avant qu'elle ne soit placée sur navire) ;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise ;

⁴⁶ <https://www.lfc-conseil.fr> consulté, le 03/05/2022. à 10h40.

⁴⁷ LEGRAND.G et MARTINI.H, « commerce international » Edition Dunod, Paris, 2008, P. 8-12.

- De plus, la pratique de ports ou de certaines professions développe des usages particuliers qui donneront lieu à des dispositions contractuelles expresses prévalant sur la définition des incoterms.

L'importance des incoterms

L'objectif visé les incoterms et leurs importances se résume comme suit⁴⁸ :

- Etablir une panoplie des règles internationale de caractère facultatif précisant l'interprétation des principaux termes utilisés dans le contrat de vente avec l'étranger ;
- Eviter les malentendus dus aux diversités d'interprétation des usages commerciaux entre pays et entités économiques ;
- Informer et éclaircir les exportateurs sur la loi nationale applicable aux contrats de lui donner des renseignements et l'aider dans leur interprétation ;
- Servir de base au contrat tout en prévoyant certaines modifications ou additions dans la mesure où les circonstances l'exigent ;
- Préciser de façon explicite les obligations et les frais que chaque partie se propose d'assumer.

⁴⁸ Guide général du commerce international, Edition MIP, Alger, 1998, P.17.

Tableau n°06 : synthèse des opérations prises en charge par vendeur et acheteur

Règle Incoterms		Emballage Marquage	Chargement (Empotage) au départ	Douane export et sureté	Pré-acheminement éventuel	Déchargement A la plateforme	Passage éventuel Via la plateforme	
A L'usine ...	EXW	V	A	A	A	A	A	
Franco transporteur ... Locaux du vendeur	FCA	V	V	V	A	A	A	
Franco transporteur Autres lieux	FCA	V	V	V	V	A	A	
Port payé jusqu'à	CPT	V	V	V	V	V	V	
Port payé, assurance comprise jusqu'à	CIP	V	V	V	V	V	V	
Rendu au lieu de destination	DAP	V	V	V	V	V	V	
Rendu au lieu de destination déchargé	DPU	V	V	V	V	V	V	
Rendu droits acquittés	DDP	V	V	V	V	V	V	

Franco le long du navire	FAS	V	V	V	V	V	A	
Franco à bord	FOB	V	V	V	V	V	V	
Coût et fret	CFR	V	V	V	V	V	V	
Coût, assurance et fret	CIF	V	V	V	V	V	V	

Les règles incoterms E et F mentionnent un lieu qui se situe dans le pays ou le continent de départ.

Les règles incoterms C et D mentionnent un lieu qui se situe dans le pays ou le continent d'arrivée.

Transport principal	Passage éventuel via la plateforme	Déchargement à la plateforme	Douane import et sûreté	Post-acheminement éventuel	Déchargement au lieu convenu	Assurance transport	TM= Tout mode
							M=maritime exclusivement
A	A	A	A	A	A	Intérêt pour A	TM
A	A	A	A	A	A	Intérêt pour A	TM
A	A	A	A	A	A	Intérêt pour A	TM
V	V	V	A	V	V/A	Intérêt pour A	TM
V	V	V	A	V	V/A	V	TM
V	V	V	A	V	V/A	Intérêt pour V	TM
V	V	V	A	V	V	Intérêt pour V	TM
V	V	V	V	V	V/A	Intérêt pour V	TM

A	A	A	A	A	A	Intérêt pour A	M
A	A	A	A	A	A	Intérêt pour A	M
A	V	V/A	A	A	V/A	Intérêt pour A	M
A	V	V/A	A	A	V/A	V	M

Vente au départ : EXW-FCA- CPT- CIP- FAS- FOB- CFR- CIF.

Les marchandises voyagent, sur le transport principal, aux risques et périls de l'ACHETEUR.

L'acheteur a intérêt à souscrire une assurance pour les termes EXW- FCA- CPT- FAS- FOB- CFR.

Vente à l'arrivée : DAP DPU DDP.

Les marchandises voyagent, sur le transport principal, aux risques et périls du VENDEUR.

Le vendeur a intérêt à souscrire une assurance pour les termes DAP- DPU- DDP.⁴⁹

Conclusion

En conclusion, en bref la chaîne d'approvisionnement est une variable de fonction horizontale la société. Le domaine de la logistique recouvre l'ensemble des actions et plans, de la mise en œuvre et le contrôle impliquent toutes les activités physiques pendant la phase de développement.

L'exécution est le mouvement et la manutention des marchandises à partir d'un point de la production au point d'utilisation, en revanche, la chaîne d'approvisionnement concerne l'ensemble. Elle maîtrise les flux physiques, informationnels et financiers des fournisseurs vers les clients. Cette dernière est due à plusieurs variables (la vitesse de circulation du produit, géolocalisation) pour atteindre les objectifs de l'entreprise.

Des délais et des coûts moindres, ce qui d'une part est un avantage pour le client (prix raisonnable, bonne qualité), d'autre part pour maximiser l'image de l'entreprise.

Le développement des chaînes d'approvisionnement permet aux entreprises de bénéficier de plusieurs aides au transport, puisque Incoterms est un acronyme commercial. Résoudre les problèmes liés à la logistique internationale comme base pour que les deux parties signent des contrats.

⁴⁹<https://www.helvetia.com>, consulté le 10/05/2022 à 02h02.

CHAPITRE 02

Introduction

Le commissionnaire de transport est un acteur indispensable pour toutes entreprises commerciales concernant le transport de marchandises. En effet, il peut offrir à ses clients, un des éléments essentiels, le transport de fret. En général, le commissionnaire offre une variété de services allant du conditionnement des marchandises, à la réception, au stockage, douane à l'export et/ou à l'import ainsi qu'à toutes sortes d'opérations nécessaires au transport, au pré et/ou post acheminement. Son principal objectif est, toutefois, de s'assurer que les marchandises arrivent à leur point de destination en bon état et dans les délais en utilisant le moyen de transport le plus approprié pour satisfaire les besoins de son client.

Les risques durant le transport peuvent être considérables pour un commerçant à l'international et des erreurs sont vite arrivées sans l'assistance d'un commissionnaire qui dispose le plus souvent de filiales ou d'agents, dans tous les ports et aéroports du monde, connaissant les lois, les réglementations du pays ainsi que les disponibilités des aéroports en matière de fret, telle chambre froide, délais de dédouanement, usages et/ou autres.

Le commissionnaire met tout en œuvre afin de satisfaire les requêtes de son client de façon impartiale. Il n'a pas l'obligation de transiter par ses propres navires, avions ou camions et la plupart du temps les opérations sont sous-traitées. Il ne détient pas de moyens de transport bien que certains grands groupes.

Dans ce chapitre, nous avons réparti ce dernier en quatre sections dans la première section nous présenterons les obligations et les principales activités de commissionnaire de transport, dans la deuxième section nous présenterons les différents rôles et fonctions tenus par le transitaire, dans le troisième chapitre les droits des transitaires, en fin la dernière section étudierons les enjeux de commissionnaire de transport.

Section I : généralité sur le commissionnaire de transport/ transitaire.**1.1. Définition de commissionnaire de transport :**

Commissionnaire de transport est intermédiaire commercial. C'est la personne qui organise le transport de l'usine au magasin. Il lui appartient de transporter la marchandise pour le compte du donneur d'ordre, de la manière qu'il choisit, sous sa responsabilité et en son nom propre. Les activités de LCL, vols charters, mairie ou organisation de transport relèvent de la même réglementation (décret n°90-200 du mars 1990) le code de commerce définit généralement un mandataire comme « un personne qui agit pour le compte d'un mandant en son nom propre ou au nom d'une société » Quant à la définition de « commissionnaire de transport », elle est définie par la jurisprudence.

Selon cette définition, le commissionnaire est donc à la fois :

- un intermédiaire, ce qui le distingue du transporteur proprement dit ;
- un organisateur, ce que implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport et le différencie du simple mandataire qu'est le transitaire.

Concluant en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport, il se distingue du courtier et, à nouveau, du transitaire. L'intervention d'un commissionnaire de transport engendre donc deux contrats : l'expéditeur et le commissionnaire sont liés par un contrat de commission de transport, alors que le contrat de transport proprement dit est conclu entre le commissionnaire et le transporteur. Aussi, la rémunération du commissionnaire de transport prend en général la forme d'un forfait, ne détaillant pas le coût des différentes prestations successives. avec l'évolution importante du commerce international, les missions du commissionnaire de transport ont été considérablement renforcées, passé d'un rôle d'organisateur de transport à rôle « global » puisqu'il intervient aussi bien en amont qu'en aval des opérations de transport, assurant entreposage et gestion de stocks, conditionnement et livraison des marchandises à l'aide d'outils de « tracing et tracking » qui lui permettent de savoir à tout moment où se trouve la marchandise dont il a la garde, d'organiser le cas échéant un trajet alternatif et de tenir informé son client. En marge de sa fonction, l'organisateur de transport français peut également avoir des missions de commissionnaire en douane.

Le commissionnaire répond toujours de ses actes en ce qui concerne sa responsabilité civile contractuelle pour pertes ou avaries mais il ne doit assurer la marchandise (appelée en assurance maritime « faculté ») que si son client lui demande de le faire. Le commissionnaire peut s'assurer lui-même contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il est susceptible d'assurer vis-à-vis de ses clients : une police type française d'assurance est prévue pour cela. Les principes de la responsabilité du commissionnaire de transport sont fixés par les articles L132-4 et suivants du code de commerce. Quant au transitaire, c'est un intermédiaire chargé de rechercher et d'offrir les meilleures conditions de transport, en conformité des instructions qu'il a reçues. Il agit en tant que mandataire de son client, exécutant scrupuleusement les ordres reçus. Il n'a donc à ce titre qu'une obligation de moyens et non de résultat. C'est principalement ce qui le distingue du commissionnaire de transport. Aussi, le transitaire ne pourra-t-il pas être tenu responsable des fautes éventuelles commises par les intervenants dans la chaîne de transport dans la mesure où le choix desdits intervenants ne lui appartient pas.¹

Cadre conceptuel du transit

Le transitaire est une personne qui intervient dans les échanges internationaux, il joue un rôle très important dans ce dernier. Le transitaire est un intermédiaire qui a pour objectif, notamment, la réalisation pour un tiers des formalités de passage des marchandises d'un territoire douanier à un autre.

Obligations du transitaire

Dans cette partie nous allons voir en premier lieu. Les obligations générales du transitaire tirées du mandat et en second lieu définir de manière plus précise en quoi consiste ce mandat conféré à notre intermédiaire de transport.

Les obligations générales du transitaire tirées du mandat

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celles du mandant.²

Les obligations du mandataire

¹ www.lantenne.com consulté le 04/05/2022 à 20h14.

² Cours droit maritime, Transport et droit international, site web : <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transpots.consulte> le 06/05/2022 à 14 h24.

Les mandataires 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. La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

Tel est le cas du transitaire chargé d'assurer le transbordement de la marchandise il effectue au nom et pour le compte de son client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles (déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre). Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat. L'existence d'un mandat doit être retenue dès que l'intermédiaire représente son client, même si le contrat comporte des prestations d'ordre matériel, nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

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

❖ **Devoir d'information**

La jurisprudence fait peser sur les différents mandataires un devoir d'information et de conseil. C'est le cas du commissionnaire en douane, qui doit informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importation ou d'exportation de la marchandise, attirer son attention sur documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise. Cette obligation ne présente pas de particularité, la jurisprudence l'admettant à l'égard de tous les professionnels.

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

Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés il n'est pas garant de leur exécution, mais engage sa responsabilité s'il n'accomplit pas sa mission

Le transitaire, qui remet les marchandises à un autre transporteur que celui désigné. Est également responsable de ses actes. Il en est de même pour le mandataire qui ne veille pas à la rédaction des documents de transport.

❖ **Obligation de rendre compte**

Tout mandataire doit rendre compte de sa mission. Au titre de son obligation de rendre compte, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites. Il

devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions.

Engagerait sa responsabilité le mandataire qui ne se conformerait pas cette exigence. C'est le cas du commissionnaire en douanes qui n'informerait pas le mandant de la vente prochaine de ses marchandises placées en dépôt du transitaire qui n'informerait pas le mandant du retard à l'arrivée du véhicule.

Les obligations du mandant

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

❖ A l'égard du mandataire

L'égard du mandataire, le mandat des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douane peut être subrogé dans le privilège de la douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui.³

❖ A l'égard des tiers

Le mandant doit tenir les promesses faites par l'agent en son nom. Les choses sont imprévisibles. En effet, comme s'il l'avait conclu lui-même. En principe, le mandant ne l'est pas. Sous réserve des actes outrepassant l'autorisation, la jurisprudence retient encore l'autorisation apparente à moins qu'il ne l'ait autorisée, car l'autorisation est faite contre un tiers lorsque les actes de l'agent sont manifestement licites.

Les obligations du transitaire dans cadre du transit

Le transitaire, quel que soit le mode de transport (mer, air, route). Conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage).certaine transitaires n négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter

³Cour de cassation commerciale du 02/02/1999 : bulletin civil, n°39.

leur clientèle de tarifs de groupage intéressants par comparaison avec le coût des envois isolés.

Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais. Établit et signe les lettres de transport. Et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateur sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires etc. il établit les cotations de transport, de dédouanement. D'assurance. D'entrepôts nécessaires et remet des propositions selon l'incoterm retenu. Le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité. Tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur. Les critères de choix sont : efficaces, fiabilité, rapidité, sécurité et coût.⁴

Les activités du transitaire

Les activités du transitaire sont très diverses mais dans l'acception la plus large, elles peuvent être principalement divisées en quatre catégories.⁵

Activités « matière grise »

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

Activités physiques à l'exportation et à l'importation

A l'exportation, le transitaire va procéder à des activités de messageries, d'emballage, de prestation. A l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée adressé au destinataire et prend en charge la marchandise auprès de la compagnie (maritime ou aérienne). Il va procéder aux opérations de manutention, de dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

Activités administratives

⁴ Cours droit maritime, Transport et droit international ; Op.cit.

⁵ OUARET Adel, TOUATI Hafid, Mémoire de fin de cycle (master sciences commerciales) : rôle du transi dans le commerce extérieur, Promotion 2015-2016.P34.

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

Activités financières

Dans cette activité, le transitaire paye le fret et il couvre les risques d'exploitation. Mais il faut dire que toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par un même intermédiaire.

Le terme de « transitaire » recouvre aussi deux autres activités distinctes (mandataire, commissionnaire). Il se situe entre :

- Sa clientèle, composée généralement de PME et de quelques grandes entreprises qui lui confient leurs frets.
- Les transporteurs, pour lesquels il organise des groupages adaptés à ses moyens de transport

Il excite autres activités tel que :

A) Le mandataire

Le mandataire exécute l'ordre de son mandant. Il ne peut donc pas choisir un sous-traitant. Il n'est pas responsable de l'échec de ce dernier, mais il prendra toutes les mesures nécessaires pour faire respecter les recours de son client en cas de découverte de dommages. Il répond à l'obligation de moyens.

❖ Le transitaire portuaire ou aéroportuaire

Ce transitaire est un mandataire situé à un point de rupture de charge entre deux modes de transport différents. La marchandise lui étant souvent adressée directement, l'appellation (consignataire de la marchandise) est également utilisée

N'ayant qu'une obligation de moyens, il ne répond que de ses fautes personnelles et non de celles du transporteur.

Il est rémunéré conformément aux usages et il a obligation de fournir une facture détaillée de ses prestations.

❖ Le commissionnaire en douane

Remplace complètement les exportateurs et importateurs pour les formalités douanières, ce courtier est donc un mandataire. Il est le seul interlocuteur de l'administration des douanes et le seul responsable des droits et taxes acquittés pour le compte du client.

Ce privilège de pouvoir "déclarer les autres" découle de l'agrément géographique qui lui est accordé par les autorités douanières sous trois conditions fondamentales :

Disposer d'un bureau implanté dans la zone concernant son agrémentation gérée par au moins un « déclarant en douane » qualifié.

- Avoir une surface financière suffisante ainsi que des cautions bancaires.
- Avoir une certaine activité annuelle

Sa responsabilité est civile et pénale envers la douane. Il a également une responsabilité envers ses mandants en cas d'inexécution ou mauvaise exécution de son mandat⁶.

En plus de sa rémunération, il perçoit un pourcentage sur les sommes acquittées aux services des douanes.

B) Le commissionnaire

Le commissionnaire organise et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix. Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. Il répond d'une obligation de résultat. Il est rémunéré au forfait (tonne, volume en mètre cubes ou à l'exportation).

❖ L'organisateur de transports multimodaux(OMT

Il organise le transport de bout en bout avec les différents modes appropriés. Il s'engage sur à bonne réalisation de l'expédition et les délais. Il couvre l'assurance des marchandises transportées. Il dégage le client de tous les problèmes de transport, d'assurance, de dédouanement, de stockage, de choix des modes de transports.

Pour ce faire, il dispose d'un réseau de correspondants à l'étranger ou d'implantations de succursales.⁷

❖ Le groupeur

IL regroupe les marchandises provenant de différents expéditeurs pour remplir complètement des conteneurs, des palettes, des camions, de wagons d'entreprises dont il a le libre choix.

⁶ BELOTTI.J « transport international des marchandises », éditions : Vuibert-2002, P. 47.

⁷ Ibid., P.47.

Certains groupeurs organisent des groupages de conteneurs sur des lignes régulières desservies par des navires spécialement structurés pour effectuer ce type de transport. Ils sont appelés NVOCC (Non- vessel Operating Common Carrier).

❖ **L'affréteur routier**

Il opère un rapprochement entre clients et transporteurs routiers moyennant une commission d'affrètement.

❖ **L'intégration**

Son statut est comparable à celui des commissionnaires de transport. Agissant en son nom propre, il offre un réseau aérien et terrestre garantissant un transport « domicile/domicile » dans des délais très courts et vers presque toutes les parties du monde⁸.

3. La facturation du transitaire

La facturation du transitaire à l'import

La facture commence par une rubrique « concerne ». Il faut veiller à ce qu'elle soit correctement remplie. Elle comporte des informations essentielles selon le nombre de colis, référence, marque, poids, valeur, la nature des marchandises et mode du transport et date d'arrivée qui permet de contrôler les délais.

a. la somme acquittée à l'administration : comprend les droits de douane, la TVA et la taxe de remise de 1%

b. les frais de commissionnaire en douane comprennent

- ✓ La commission d'intervention : qui se négocie librement entre le client et le commissionnaire.
- ✓ Le crédit d'enlèvement : il s'agit d'une caution mise en place par un organisme du système bancaire au profit du commissionnaire en douane.
- ✓ l'avance de fonds : cette avance couvre le risque financier du commissionnaire en douane, qui avance des sommes importantes pour le compte de ses clients.

⁸ Ibid., P.48-49.

- ✓ les frais de dossier : ils sont généralement négociés librement et englobent les postes de frais.

c. Les autres frais du transitaire regroupent

les frais de bureau, la commission de transit (calculée en tonnage), l'assigne de l'expéditeur (correspondant aux extra frais engagés par lui et non prévus au contrat, et les autres rubriques).

Enfin la facturation se termine par la TVA dont l'assiette porte sur la valeur du produit, augmentée des droits de douane.

La facturation du transitaire à l'export

Cette facturation du transitaire ne compte pas les colonnes taxables et non taxable puisqu'il y a exonération des marchandises et des services à l'exportation. Les rubriques concernant la douane sont inutiles et il reste que celle concernant les frais. D'une manière générale un transitaire facture à son client exportateur : les prestations réalisées pour son compte, les honoraires (ceux-ci sont calculés par l'application d'un pourcentage à la valeur en douane de la marchandise auquel s'ajoute une commission fixe), des frais de gestion.⁹

Le choix du transitaire

Ce choix dépend de plusieurs critères : nature et valeur de la marchandise, origine...etc. L'importateur aura intérêt à chercher un transitaire spécialisé dans les opérations de dédouanement qui sont plus complexes à traiter.

Quant à l'exportateur il s'orientera de préférence vers un transitaire commissionnaire de transport.

Les critères considérés comme les plus importants dans le choix d'un transporteur ou transitaire sont par ordre d'importance :

- ❖ Rapport qualité/prix
- ❖ Rapidité/régularité
- ❖ Expérience de services
- ❖ Adaptation au problème de client
- ❖ Spécialisation et la Réputation

⁹ Idem., P.50-51.

- ❖ Condition financière
- ❖ Relation personnelle avec le fournisseur
- ❖ Lien juridique avec l'entreprise.¹⁰

Section 02 : les fonctions et les rôles des transitaires

Les fonctions du transitaire

Le transitaire, suivant qu'il exerce l'une ou l'autre de ces activités, assure des fonctions bien différentes qui peuvent être associées à celles de commissionnaire de transport, agent maritime ou aérien, groupeur, affréteur, assureur, transporteur, manutentionnaire, commissionnaire en douane etc., afin de mener à bien ses activités.

a) le transitaire en tant que commissionnaire en douane

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

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

Le commissionnaire en douane est un intermédiaire professionnel qui se charge de faire exécuter qui se change de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises, pour le compte d'un client, en ayant le choix des voies et des moyens. Il soigne le transport de bout en bout et il est, à cet égard, tenu d'une obligation de résultat, il peut être responsable soit de ses fautes personnelles, soit du fait des transporteurs auxquels la marchandise a été confiée. Il bénéficie d'une créance privilégiée sur la valeur de la marchandise qui lui est confiée.¹¹

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

¹⁰ Ibidem., P.50-51.

¹¹ Décret exécutif n°10-205 du 14 novembre 2010- fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire(Art.78bis).

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

b) le transitaire en tant que consignataires de la cargaison

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

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

Le transitaire lorsqu'il agit en tant que consignataire va se présenter à la place du destinataire pour réceptionner la marchandise. Pour que la marchandise lui soit remise au destinataire ou à son représentant, il doit présenter un original du connaissement.¹²

c) le transitaire en tant que logisticien

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

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

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

Dans le terme de logistique on trouve aujourd'hui :

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

¹²Cours droit maritime, Transport et droit international ; Op.cit.

- le stockage
- la préparation de commande
- la distribution
- la facturation
- la gestion des retours.

Le transitaire peut exercer une influence déterminante sur la création de valeur ajoutée dont profite le producteur. La logistique industrielle peut être scindée en deux volets. L'un est la logistique physique qui traite des transports et distributions, magasinages et manutentions. L'autre est la logistique de la gestion qui s'occupe d'organiser et gérer les flux des marchandises.¹³

d) le transitaire en tant qu'agent de manutention

Le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou déchargement de véhicules ou au stockage. Ces prestations peuvent être

Accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, soit que les parties à l'opération de transport, aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant de contrats.

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

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

- ✓ si l'entreprise agit pour le compte du transporteur, celui-ci reste responsable à l'égard du propriétaire de la marchandise.
- ✓ si l'entreprise agit pour le compte du chargeur, le transporteur se trouve libéré de ses obligations ou de sa responsabilité par l'intervention d'une entreprise compétente en cette qualité.¹⁴

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid.

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

Les rôles du transitaire

Les rôles du commissionnaire de transport sont variés, selon les cas, l'exportateur gère les démarches administratives (le commissionnaire de transport est alors le commissionnaire en douane), et peut négocier avec le transporteur pour obtenir le meilleur prix (il était alors commissionnaire). Temps Il peut également consolider les envois d'un ou plusieurs expéditeurs et partager les frais d'expédition entre les clients.

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

□ **Fonction spécifique du transitaire : assurer la rupture de charge :**

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

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

Il n'est pas un voiturier dans la mesure où il ne transporte pas la marchandise

Il n'est pas un commissionnaire de transport parce qu'il ne s'engage pas à organiser un certain déplacement de la marchandise.

Les obligations du transitaire s'arrêtent lorsqu'il aura remis la marchandise au voiturier.

En pratique, il est difficile de les distinguer. En effet, son souci de prendre soin du client l'amène fréquemment à dépasser le cadre du mandat par des initiatives, et se comporter comme un commissionnaire de transport... le transitaire cause alors de relever règles pour assumer les mêmes obligations et les mêmes responsabilités que le commissionnaire de transport.

Il n'est pas consignataire de cargaison, dont la mission est plus réduite.

Lorsque l'un des transports est maritime : le consignataire de cargaison se confond avec le transitaire. Salarié mandataire des ayant droits à la marchandise. il est consignataire de cargaison sur le port puisqu'il reçoit les marchandises de « la main » du capitaine du navire. il représente donc son mandant (commissionnaire de transport ou chargeur) devant le capitaine.

Tels sont les documents nécessaires au transitaire pour l'accomplissement de sa mission :

- le contrat de transport : le connaissement maritime, la lettre de transport aérien ou la lettre de voiture.
- les documents justificatifs du poids et de la qualité : le certificat de poids, le certificat de qualité, les certificats d'assurance...

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

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

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

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

☐ Rôle principal du transitaire : effectuer les opérations juridiques intermédiaires

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

- ☐ son mandant peut lui confier de prendre soin de souscrire une assurance appropriée.
- ☐ prise de réserve en cas d'avarie ;

- signature du bon de livraison ; Reconnaissance de la marchandise ;
- Reconnaissance de la marchandise ;
- contracte pour mandant le second contrat de transport ;
- entre temps, il aura accompli les opérations en douane et entreposé la marchandise ;

NB : il est tenu d'un devoir de conseil et d'information : conseiller le client sur le mode d'acheminement et de conditionnement de sa marchandise en fonction de la destination envisagée, de la nature de la marchandise. Informations sur les tarifs appliqués sur la même ligne de navigation, sur le navire choisi, la date du chargement.

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

Il peut être tenu de certaines missions complémentaire :

Entreposage ;

Gardiennage ;

Emballage de la marchandise en attendant le transport suivant ;

Groupe des marchandises en fonction de leur destination.¹⁵

Section 03 : Les statuts juridiques de transitaires

Parmi les acteurs du commerce extérieur, les transitaires sont souvent cités, mais en réalité, ces acteurs sont différenciés en fonction de leur statut juridique et de leur savoir-faire. Ils se concentrent sur les destinations géographiques ou les modes de transport. D'un point de vue juridique, ils se divisent en trois types selon les missions qui leur sont assignées ; un commissionnaire de transport peut agir comme :

– Mandataire ;

– Commissionnaire de transport ;

– Commissionnaire agréé en douane.

A. Le mandataire

Le mandataire est « un transitaire qui exécute les instructions de son donneur d'ordre, un exportateur ou encore un importateur. Le mandataire a uniquement une fonction d'exécutant et ne prend pas la responsabilité du choix du transporteur. A ce titre, seul ses fautes lui sont

¹⁵<http://www.douane.gov.ma/rdii/pdf/t2ch07s01.pdf>. consulte le 23/05/2022 à 09h37.

imputables ». ¹⁶

Autrement dit, le mandataire peut être défini comme « un agent qui fait la livraison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client. Il doit conseiller son client en matière de stockage, et se charge de la réexpédition ou du dédouanement ». ¹⁷

On distingue deux types de mandataire, selon le rôle qu'ils effectuent :

Le premier dont le rôle sera uniquement le dédouanement des marchandises sous l'égide d'un donneur d'ordre. Il pourra par exemple être mandaté directement par un exportateur ou encore un importateur.

Le second dont le rôle va être de prendre la responsabilité du transvasement des marchandises d'un premier mode d'acheminement à un second mode aérien ou maritime. Il est le spécialiste sur sa zone de toute la logistique, Il en maîtrise tous les tenants et aboutissants.

B. Le commissionnaire de transport

MASTER. J-Manuel définit le commissionnaire de transport comme « un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution du transport de bout à bout en contrepartie d'un prix définie ». ¹⁸

Ainsi, le commissionnaire de transport est «un intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport». ¹⁹

On distingue:

- Les groupeurs aérien ou maritime qui se chargent de l'expédition complète (conteneurisation, pelletage des marchandises et organisation du transport) ;
- Les affréteurs qui sont chargés de trouver les meilleurs routiers, pour exécuter le transport.

C. Le commissionnaire agréé en douane

Le commissionnaire agréé en douane peut être défini comme étant : « toute personne physique ou morale agréé pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises» ²⁰, comme il peut mandate des simple commissionnaires (déclarant en douane) pour effectue les différentes opérations douanières. Donc la différence entre le commissionnaire en douane et un simple commissionnaire réside dans le fait que le commissionnaire a obtenu un agrément auprès du service des douanes. Il a

¹⁶ www.esandis.com mise à jour le 10 février 2015 consulté le 24.05.2022 à 23h05.

¹⁷ DELBREU. R (1982) « Moment du droit commercial ». Edition OPU. Alger P. 256.

¹⁸ MASTER J-M (1989) « Droit commercial ». Edition LGDI. PARIS P. 327.

¹⁹ BOURI. C (2003). « La logistique du commerce extérieure en Algérie. Théorie et pratique ». 1^{ère} édition. Edition EDIK. P. 233.

donc l'autorité pour effectuer des opérations de dédouanement (déclaration et formalités douanières). Il agit également en tant que conseil, il paie les droits de douane et taxes dues et il possède un numéro d'agrément qui est stipulé sur chacune des déclarations qu'il établit.

3. Les droits du transitaire

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

Droit de facturation

Pour ce qui concerne la facturation, elle est différente selon qu'il s'agit d'une importation ou d'une exportation. La facture commence par une rubrique « concerne » qui doit être correctement remplie. Le « concerne » est essentiel. Elle comporte des informations Essentielles : références, nombre de colis, poids, marques et numéros, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée, qui permettent de contrôler les délais.²¹

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

- Perception de droit et douane et d'une TVA ;
- La taxe de remise 1%, appelée « Droit du receveur » ;
- Les taxes de régie sur les alcools ou les honoraires du vétérinaire ;
- Une commission d'intervention ;
- Crédit d'enlèvement ;
- Avance de fond ;
- Frais de dossier ;
- Traitement informatique du dédouanement ;
- Autres frais tels que les frais de téléphone qui sont engagés par le transitaire pour son client ;
- La commission de transit ;
- Les extra-frais tels que l'emballage supplémentaire ou une accélération de l'expédition.

Droit de rémunération

La rémunération du transitaire n'apparaît pas sur la facture, et sa principale source est en fait la commission versée par le transporteur et le bénéfice supplémentaire du commissionnaire de transport sur les opérations de chargement et de déchargement et les

²¹ Jean BELOTTI, « transport international de marchandises », 5^{ème} édition, 2015, P.67.

primes d'assurance. En effet, un transitaire est à la fois un fournisseur de fret et un organisateur de fret pour le transporteur. Ces deux services sont payants.

Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire

Le commissionnaire de transport a des prérogatives générales, il n'a pas à détenir la marchandise, la rétention n'est pas une condition, puis il jouit de la garde de la marchandise, et enfin, la jurisprudence donne au commissionnaire de transport la possibilité d'attaquer les exigences de preuve conventionnelles en général conditions du contrat, ce qui leur permettra de bénéficier de garanties d'exploitation dont ils ne bénéficieraient pas automatiquement.

Responsabilités du transitaire.

Le commissionnaire de transport intervient dans différents types (transitaire, agence et commissionnaire en douane) et il utilise différents modes de transport dans ses missions ; de ce fait, il est responsable des différentes formalités et prestations liées à son mandat ou à des tiers.

4) Les Responsabilité du transitaire

Le transitaire intervient par le différents types (commissionnaire de transport, mandataire et commissionnaire en douane), il utilise des différents modes de transport de sa mission ; et par là il est responsable de différents formalité et services, ça soit à l'égard de son mandant ou à l'égard des tiers.

Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandant

on a vu dans la première partie di devoir que le transitaire peut avoir plusieurs activités (consignataire, manutentionnaire) sa responsabilité varie donc en fonction du rôle qu'il exerce.

Dans le cadre du mandat

Le mandataire doit conseiller son donneur d'ordre : en particulier, il s'est produit des avaries (des dommages subis par un navire ou son chargement), il doit faire des réserves dans les formes prévues pour préserver les recours de son mandant, mais là, s'arrête son obligation de diligence. La preuve de la faute du mandataire incombe au mandant.

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

plein droit. Trois conditions doivent être réunies pour faire jouer sa responsabilité²² :

Premièrement, il doit s'agir d'une faute à caractère personnel ;

-Deuxièmement, elle doit être prévue ;

-Troisièmement, elle n'est retenue que si elle est en relation directe avec le dommage.

Dans le cadre de ses autres missions

Le transitaire peut intervenir par des différents qualités, il est responsable à chaque intervention de certaine responsabilités.

✓ Lorsque le transitaire intervient en qualité de commissionnaire de transport :

MASTER. J-Manuel définit le commissionnaire de transport comme « un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution du transport de bout en bout en contrepartie d'un prix définie ». ²³

Il est responsable à l'arrivée de la marchandise dans les délais prévus, des dommages et pertes ; il est tenu d'une obligation de résultat. Cette dernière est pour corollaire l'apparence de responsabilité qui pesé sur le commissionnaire.

Le commissionnaire est tenu de compenser l'expéditeur et son courtier subrogé de l'ensemble des avaries subis par la cargaison, il fait abri entre les intervenants et les clients.

Le commissionnaire qui livrerait la marchandise à l'arrivée, sans demander la présence du connaissement, engagerait sa responsabilité à l'égard du porteur légitime du connaissement.

✓ Lorsque le transitaire intervient en qualité de consignataire de marchandise

Le consignataire est responsable de toute faute commise par lui, et ses exécuteurs testamentaires donnent des instructions. Il ne peut réclamer de dédommagement à son client, le crime réprimé est donc son œuvre personnelle.

Le consignataire doit être indemnisé uniquement pour les démarches, le temps perdu et les

²² DELBREU.R. (1982). « Moment du droit commerciale » Edition OPU, Alger P. 256.

²³ MASTER. J-M (1989) « Droit commercial » Edition LGDJ, Paris, P .327.

soins exceptionnels de ses exécutants. Il répond des dommages causés par la garde des marchandises à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par un cas de droit.

Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers

A l'égard des tiers, on va discuter sur : en premier lieu, sur la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers. En second lieu, de sa responsabilité vis-à-vis de l'administration.²⁴

Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers

Cette responsabilité est représentée par deux types :

- **Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle**

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

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

Le transit, n'impliquant aucune commercialisation. Par conséquent il n'est pas responsable des marchandises contrefaites.

Quand il s'agit de sauver la marchandise, et donc de vendre, il faut éviter d'agir sans avis du chargeur, de peur d'être poursuivi pour mise sur le marché ou débit d'objets contrefaits.

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

Aucune déposition spécifique ne règle en revanche la responsabilité du transitaire. Il est admis qu'il prend la marchandise en charge, celle-ci étant sous sa garde entre le moment où il la reçoit du premier transporteur et celui où il la remet au suivant. Toutefois, il n'est tenu dans la garde de marchandise que d'une obligation de moyens, de sorte qu'il ne sera responsable que pour faute prouvée.

- **Responsabilité civile envers les tiers**

²⁴Cours droit maritime, Transport et droit international ; Op. cit.

Le mandataire est personnellement responsable envers les tiers des dommages qu'il cause, même s'ils résultent des instructions de son mandant. Le mandataire dispose alors d'une action en garantie contre lui²⁵. En tant que mandataire, le transitaire ne peut voir sa responsabilité engagée que s'il

A commis une faute ; cette faute pour être établie doit satisfaire à deux impératifs principaux. La faute doit être personnelle et elle doit être prouvée. Ainsi, on ne peut dire qu'il a commis une faute que s'il n'a pas déployé une diligence raisonnable alors qu'il en avait les moyens. Cette diligence raisonnable dépendra des opérations et obligations qui rentrent dans l'exercice normal et habituel de ses fonctions. L'usage peut jouer un rôle non négligeable dans leur détermination. Le transitaire commettrait donc une faute s'il méconnaissait les instructions qu'il a reçues de son mandant (sévérité dans l'appréciation des juges).

En voici d'autres exemples de faute, lorsque le transitaire n'a pas payé le fret à destination, ou qu'il n'a pas pris des réserves dans les délais, le juge français a souligné qu'un transitaire qui fait établir un document intitulé « reste à livrer provisoire » sans prendre des réserves régulières et suffisantes relatives aux manquants constatés, engage sa responsabilité envers son mandant pour non-respect de son obligation de conserver un recours utile à l'encontre du transporteur.²⁶

Vis-à-vis de l'administration

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

• Responsabilité pénale en cas de fausse déclaration de la part de mandant

Les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leurs soins. Les peines d'emprisonnement édictées par le code des douanes ne leur sont applicables qu'en cas de faute personnelle. Il s'agit là d'une responsabilité d'une extrême rigueur dont le fondement paraît, mais qui semble être liée à une tradition solidement établie et non contestée.

L'obligation de surveillance mise par le code des douanes à la charge des commissionnaires et transitaires conduit à porter à leur compte toutes les irrégularités découvertes dans les déclarations en douane, et cela, indépendamment des

²⁵Cour de Cass. Com. 17/06/1997, bull. civ. IV, N° 196.

²⁶Cour de cassation 14/10/1997, revue SCAPEL, 1997, n°4, P. 184.

circonstances dans lesquelles ils ont été appelés à intervenir.

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

• **Responsabilité civile vis-à-vis de l'Administration**

La responsabilité civile du commissionnaire en douane est fondée sur le lien d'autorité que le commissionnaire en douane a envers ses employés, celui que l'on entend en droit commun. Rien ne s'oppose à une application des règles ordinaires de la responsabilité dans le domaine douanier. Mais ces règles connaissant certaines limites considérées comme incompatibles avec les exigences propres du droit douanier, le Code des douanes a été conduit à mettre en œuvre, parallèlement au droit commun, un régime dérogatoire. Mais ici, le régime dérogatoire ne nous concerne pas puisqu'il s'agit du droit d'action de l'Administration contre les propriétaires des marchandises lorsque le lien d'autorité est difficile à établir.

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

Ce que l'on reproche précisément au commettant, c'est d'avoir failli au devoir de surveillance qui lui incombait. Il s'ensuit que la responsabilité du commettant est engagée aussi bien pour des faits strictement personnels du préposé que pour des inexactitudes dans les déclarations qu'il était chargé de rédiger.⁵¹ Mais ensuite, et cet aspect de l'article 1384 al. 5 du Code civil, vient heureusement limiter la portée de la présomption, aucune responsabilité n'est encourue lorsque le préposé a agi en dehors de l'exercice de ses fonctions. Il en va ainsi par exemple de l'employé d'un commissionnaire qui a soustrait des marchandises en dehors de ses heures de travail, la jurisprudence considérant alors que « le fait dommageable ne se rattache par aucun lien à l'exécution du mandat confié au préposé ». On conçoit aisément qu'il s'agit là d'une question de fait

Section 04 : les enjeux du transitaire

Les failles des systèmes de transit peuvent ralentir le commerce international et donc le développement économique d'un pays. Par conséquent, de nombreuses améliorations doivent être apportées pour améliorer la performance du système de transport

Avantages des opérations de transit efficaces

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

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour intégration et la compétitivité économique régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit²⁷ :

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

Approche pour un système de transit efficace

²⁷ Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASUI, 2013).

Le fonctionnement des procédures de transit varie d'un pays à l'autre. Il existe bon nombre d'exemples excellents de système de transit efficaces et fonctionnels dans le monde entier. Le présent Manuel sur le transit permet de distinguer les principales approches possibles et les mesures visant à faciliter les changes comme suit.²⁸

Partage d'informations efficaces

Le partage d'informations entre les douanes est essentiel pour garantir l'efficacité du système de transit. La soumission d'un autre bureau de douane peut être évitée si le bureau de douane qui soumet la déclaration de transit partage les informations sur les marchandises en transit avec d'autres bureaux de douane sur l'itinéraire de transit. Déclarer et soumettre à nouveau les documents d'expédition. Le partage d'informations améliore également la gestion des risques aux frontières et facilite la libre circulation des marchandises en transit à faible risque.

Système de garantie

Le système de garantie garantit que les droits et taxes qui risquent d'être exposés pendant les opérations de transit sont couverts en permanence jusqu'à ce que les marchandises soient présentées en douane au bureau de destination. Alors que les garanties sont un élément essentiel des opérations de transit, le processus est souvent compliqué par l'implication d'autres parties prenantes telles que les banques, les compagnies d'assurance et les associations privées. Un système de garantie qui fonctionne bien peut accélérer les opérations de transit et réduire les problèmes de recettes dans les pays de transit.

Simplification des formalités de douane

Le système de transit douanier a toujours imposé des exigences strictes sur la production de documents et de marchandises pour les opérateurs de transit et les administrations douanières à toutes les étapes des opérations de transit. Les autorités douanières modernes ont introduit des procédures douanières simplifiées et acceptent désormais des copies électroniques des documents d'expédition. La simplification des exigences en matière de documentation réduit considérablement la charge des exploitants d'autobus.

Gestion des risques

L'application de la gestion des risques dans les scénarios de transit se traduira par des

²⁸ Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, la conférence du 2014, P.14-16.

cargaisons à haut risque soumises à un niveau de contrôle approprié, tandis que les cargaisons à faible risque peuvent ne pas être soumises à certaines de ces exigences. L'application de la gestion des risques peut également conduire à la mise en place du programme Opérateur Economique Agréé (OEA), qui permet aux opérateurs de bénéficier de facilités d'opérations de transport s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et de gestion des garanties. En outre, les informations préalables à l'arrivée qui permettent aux autorités douanières d'évaluer le niveau de risque des marchandises avant l'arrivée peuvent améliorer la gestion des risques douaniers et faciliter le dédouanement sans heurt des marchandises en transit à faible risque.

Scellements douaniers et autres mesures de sécurité

Pour assurer la sécurité des marchandises en transit, les autorités douanières placent souvent des scellés douaniers et des systèmes de verrouillage sur les marchandises et/ou les unités de transport. Les douanes peuvent autoriser des mesures souples de facilitation des échanges, telles que l'acceptation de scellés spéciaux apposés par les opérateurs de transit. De nombreux membres ont récemment mis en place des dispositifs de suivi/scellage électroniques qui permettent de surveiller l'état et/ou l'emplacement des expéditions.

Infrastructure frontalière

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Dans les installations frontalières terrestres fonctionnant selon le principe (premier entré, premier sorti), les camions doivent faire la queue à la frontière. Il est raisonnable d'envisager des infrastructures spécifiques, telles que des voies de transit séparées, aux points frontaliers où il y a un volume élevé de marchandises en transit.

Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par des services publics autres que les douanes. Sans une coopération et une coordination adéquates entre les autorités publiques, les marchandises en transit sont bloquées aux frontières. L'une des meilleures pratiques pour coordonner la gestion des passages frontaliers est la mise en place de postes frontières à guichet unique.

Mesure des performances

La mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit. Il existe plusieurs outils et rapports internationaux d'évaluation des performances des

opérations de transit qui peuvent fournir des indications précieuses sur la façon d'améliorer le système de transit. En particulier, le guide de l'OMD ²⁹ permettant de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée peut aider les membres à identifier les principaux problèmes de leurs systèmes de transit de transport.

Pays en développement sans littoral (PDSL)

Etant donné qu'ils disposent de marchés domestiques fragmentés et de taille réduite l'intégration régionale figure parmi les priorités des pays en développement sans littoral (PDSL) les PDSL sont des pays en développement qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Il existe 31 PDSL (voire le tableau), du fait leur absence d'accès à la mer, les PDSL doivent compter sur le transit par d'autres pays. Les postes frontaliers supplémentaires et l'éloignement important du marché augmentent considérablement leurs dépenses totales de transport. Les dépenses en matière d'exportation et d'importation en provenance et à destination des PDSL représentant en moyenne plus du double des dépenses d'exportation et d'importation en provenances et à destination des pays en développement de transit.³⁰ Ces dépenses élevées ont un impact défavorable considérable sur leur développement économique. L'étude de L'UN-OHRLLS indique également que le niveau de développement d'un PDSL moyen est inférieur de 20% à celui d'un pays côtier moyen. L'encadré 3 ci-après présente une liste complète des effets de réduction du commerce PDSL.

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

Région	N°	PDSL
Europe	9	Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Tadjikistan, ancienne, République yougoslave de Moldavie, Turkménistan, Ouzbékistan
Asie/Pacifique	5	Afghanistan, Bhoutan, République démocratique, Populaire lao, Mongolie, Népal
Afrique orientale et australe	10	Botswana, Burundi, Ethiopie, Lesotho, Malawi, Rwanda, Swaziland, Ouganda, Zambie Zimbabwe

²⁹ Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASHI, 2013).

³⁰ The development economics: understanding the development costs of being landlocked (UN-OHRLLS), 2014.

Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient	0	
Afrique occidentale et centrale	5	Burkina Faso, République centrafricaine, Tchad, Mali, Niger
Amérique du sud, Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbe	2	Bolivie, Paraguay

Source : the développement economics PDSL (UN-OHRLLS), 2014.

Complexités des procédures de transit

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

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

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

En théorie, les divers bureaux de douane situés sur un itinéraire de transit peuvent demander aux opérateurs de transit de déposer la déclaration de marchandises ou de soumettre les documents de transport appropriés. Ils peuvent inspecter la documentation ou procéder à

des examens physiques, ainsi que demander des garanties. De part de sa nature, une opération de transit international a tendance à être très compliquées et du fait de sa complexité, elle peut être vulnérable à l'inefficacité bureaucratique.³¹

5. Le transport maritime et sa relation avec le transitaire

Les auxiliaires de transport sont des intermédiaires entre les entreprises (transitaires) auprès desquelles ils assurent généralement un rôle de conseil.

Consignataire et la relation avec le transitaire

Il est employé par l'armateur ou l'affréteur pour le représenter au port pendant que le navire est à quai. La réglementation exige que les navires aient un agent désigné sur place. Et il existe deux types de destinataires :

Consignataire du navire

C'est le domaine par lequel la compétence et la confiance constitue des critères de choix d'un agent consignataire, par l'exploitant d'un navire qui lui donne mandat dans un port d'escale.

Le consignataire du navire est défini comme suit : « Est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de son capitaine s'engage moyennant une rémunération à effectuer, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que les autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans le port »³²

En principe, la mission de l'agent consignataire du navire consiste généralement à :

- Réceptionner la marchandise de la part des chargeurs ;
- Recruter le fret ;
- Assister le navire lors de l'escale ;
- Aviser la clientèle de l'arrivée de la marchandise ;
- Etablir et échanger les connaissements ;
- Etablir les manifeste comptable ;
- Etablir les comptes d'escale des navires après avoir encaisser le fret et payer les débours.

³¹ Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, 2014, P.14-15.

³² Article n°609 du code maritime Algérien, 2000.

Sa rémunération est établie sur la base d'honoraires appelés commissions d'agence, et le cas échéant par des commissions de recrutement de fret.³³

Consignataire de la marchandise

Le consignataire de la marchandise est considéré comme toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de ceux qu'ont droit à la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison de celle-ci de payer le fret s'il est dû et de repartir les marchandises entre les destinataires.³⁴

Relation consignataire et transitaire

À partir des définitions données précédemment, nous voyons clairement la relation qui existe entre le destinataire et le transitaire, car ils se complètent et, en tout cas, aucun ne peut fonctionner sans l'intervention de l'autre. Le destinataire est responsable de tout ce qui est transporté (navire) car il informe le transitaire du nom, du numéro, de l'heure et de la destination des marchandises ; le transitaire est responsable du dédouanement et du dédouanement des droits et taxes pour sortir les marchandises et par le propriétaire de ce dernier et client (transitaire, consignataire) à reprendre.

6. L'acconier

Il s'agit de l'auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes³⁵ :

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer ;
- Garder les marchandises jusqu'à leur embarquement ;
- réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées

Garder les marchandises jusqu'à leur remise au destinataire.

Il assure également d'autres services supplémentaires :

- Sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur ;
- Prendre des réserves contre le transporteur si le mauvais état de la marchandise débarquée l'exige.

³³Code maritime Algérien, 2000, P-105.

³⁴Article n°621 du code maritime Algérien, 2000.

³⁵Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5e édition, 2015, P-278.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui. Tout ce qui concerne la limitation de responsabilité et la prescription ressort du droit commun.

7. Le courtier maritime (Shipbroker)

Ce professionnel s'entretient entre deux entreprises ³⁶ :

- Soit, pour acheter / vendre un navire neuf (exemple : entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs) ;
- Soit, pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il « rapproche » les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat.

8. Le conducteur en douane de navires

C'est une sorte de courtier maritime qui effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français.

9. Le manutentionnaire (Stevedoring)

C'est la personne chargée de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

Pour ces opérations, le cocontractant de l'entrepreneur est uniquement le transporteur pour lequel il travaille. En cas d'avaries pendant ces opérations, le transporteur est donc responsable à l'égard de l'ayant droit à la marchandise.

Il est également chargé de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangar et sur terre-plein avant le chargement et après le déchargement. Toutes ces opérations de « mise » et « reprise » de marchandises peuvent être faites pour le compte du transporteur, mais également pour celui de l'ayant droit à la marchandise si cela a été prévu contractuellement³⁷

Sa responsabilité :

- N'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui ;

³⁶ Ibid., P.277.

³⁷ Ibid., P.277.

- Bénéficie de cas exceptés : incendie, grève, faute du chargeur, vice propre de la marchandise, etc.
- Bénéficie d'une limitation légale fixée par décret et ne pouvant être dépassée que par rédaction d'une déclaration de valeur.

En ce qui concerne le délai, c'est la prescription annale qui s'applique.

Les Démarches accomplies par chacun des auxiliaires dans une opération de transit de marchandise

L'expéditeur

C'est la personne qui doit fournir la marchandise à son client en cas d'importation ou d'exportation.

L'expéditeur doit envoyer à son client avec la marchandise les documents suivants :

- Le connaissement non négociable ou bien l'original ;
- Certificat d'origine ;
- Facture domiciliée ;
- La liste de colisage (note de détail) ;
- Les documents du « pli cartable ».

L'armateur ou capitaine de bord

L'armateur, c'est la personne qui possède le navire, c'est lui qui s'en charge de transport de marchandises par voie maritime à destination accompagnée du « pli cartable » qui doit le transmettre au consignataire juste après accostage.

Le consignataire

Le consignataire doit être présent lors de l'accostage du navire pour récupérer le pli cartable. Il est engagé par le client et informé sur le nom et la date d'arrivée du navire « importation » ; « l'ETA » à l'exportation.

Le consignataire doit affréter un bateau pour transporter la marchandise de son client à destination et établir le connaissement et met en disposition du transitaire les conteneurs.

Le transitaire

Dès que le transitaire récupère le pli cartable chez le consignataire, après qu'il soit contacté par ce dernier, il va procéder au dédouanement des marchandises, il doit accomplir ces documents par :

En cas d'importation

- Demande de dépotage (pour décharger la marchandise) ;
- Certificat phytosanitaire ;
- Etablissement de la déclaration en détail ;
- La liquidation des droits et taxes ;
- Demande au service d'acconage et manutention.

En cas d'exportation

- Demande d'empotage ;
- Certificat phytosanitaire ;
- La déclaration en détail ;
- La mise à quai ;
- Demande d'embarquement ;
- La liquidation des droits et taxes.

L'acconier

C'est lui qui se charge de déchargement de la marchandise au niveau du navire bien sûr à la demande du transitaire et le consignataire.

Le transporteur

Il doit honorer ses engagements envers son client et son fournisseur.

Conclusion

Toutes les expéditions et toutes les procédures douanières (mise à la consommation, améliorations actives et passives, exportation finale) sont liées aux procédures de dédouanement. Par conséquent, les activités des transitaires sont étroitement liées à ce décret. Parallèlement, la procédure d'autorisation de domicile (PDD) a été expérimentée pour la première fois en France en 1966. c'est la source de tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et au commerce mondial. Ils défendent les intérêts de leurs clients contre des hausses de prix déraisonnables d'entraver la circulation rapide des marchandises, contre toutes dispositions légales susceptibles de nuire à leur attractivité économique.

Le transitaire mérite diverses dénominations qui lui sont conférées : « Agent de voyage pour les marchandises » et « trait d'union incontournable de la vie économique »

CHAPITRE 03

Introduction générale

Après avoir théoriquement, le fonctionnement douanier et les procédures de dédouanement, notre des cas pratique portera sur l'application des procédures de dédouanement des marchandises.

Nous avons effectué un stage pratique au sien de SARL transit RAOUF qui nous a permis de confronter notre connaissance théorique et contexte pratique. Il nous a permis aussi de contacter quelque acteurs de la chaine logistique international (transporteur, la douane, la compagnie maritime, consignataire, la banque de transit) nous avons aussi rapporté les réponses obtenues par le guide d'entretien destiné aux personnels se SARL TRANSIT RAOUF afin de pouvoir répondre à la problématique de notre travail.

Au cours de ce dernier chapitre, avants répartis ce chapitre en quartes section, la premier section, nous présenteront l'entreprise SARL transit RAOUF. la deuxième section, nous présenteront la description des présentations du Port de Bejaia, en troisièmes section de présenter des pratiques dédouanements, en fin de présenter les conduite en douane.

Introduction

Après avoir étudié théoriquement, le fonctionnement douanier et les procédures de dédouanement, notre étude de cas pratique portera sur l'application des procédures de dédouanement des marchandises.

Section 01 : présentation de l'agence de transit :

Le fonctionnement de l'agence de transit RAOUF, se résume au dédouanement des marchandises à l'importation avec un numéro d'agrément 1064 en vas présenter quelque détail :

1. présentation des postes de travail :

On peut identifier les personelles de l'agence de transit S.T.M selon leur importance comme suit :

Directeur général :

Le directeur générale assure personnellement et directement les responsabilités financières, technique, sociale de l'agence, il s'occupe essentiellement de :

- Assurer la réalisation des opérations de transit et de dédouanement dans les meilleures conditions économique de temps.
- Déclencher les procédures de transit et de dédouanement des opérations à l'exportation
- Etudier les documents détaillant les livraisons des institutions reçues des utilisateurs, en appréciant la conformité et intervenant en cas d'erreur.

Financement comptables :

Le responsable de la comptabilité de l'agence a la haute main sur tous les documents comptables.

Chef déclarant en douane :

Leurs rôles :

- ✓ Etablir les documents de douane conformément à la réglementation en vigueur

Afin d'opérer le dédouanement en condition économiques de meilleurs détail le prix.

- ✓ Assurer le suivi des déclarations jusqu'à leur liquidation définitive.
- ✓ Vérification la nature et le montant des droits et taxes réclamées par la douane.

Agent de saisie :

Cet agent pour rôle de saisir les dossiers au niveau de la recette des douanes à l'aide de L'outil informatique mis à la disposition des transitaires.

Déclarant en douane :

- Effectuer les visites en douane.
- maitriser la réglementation et les procédures douanières et veille à respect.
- vérifier le montant des droit et taxes .

Agent de visite :

Le seul rôle de cet agent est d'accompagner l'inspecteur à la visite des marchandises.

Section 02 : Présentation Du Port de Bejaia

le port de Bejaia joue un rôle moteur dans les transactions internationale vu sa place et son position géographique aujourd'hui, il est classé 2^{eme} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{eme} port pétrolier il est également le 1^{er} port de bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses présentations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité cela constitue une étape dans processus d'amélioration continue de ses présentations au grand bénéfice de ces client .le port a connue d'autres succès

Depuis, il est notamment certifié à la norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS.18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

1. Historique :

Bejaia, une ville, un port, au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10000ans ainsi que de nombreux archéologique. Recelant des objectifs d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaia joue un grand rôle dans la transaction du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce du dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers Bejaia à attirer beaucoup de puissants marchands . Le soldat romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI^{ème} siècle que le Bejaia, devenue ENNACERIA, pris une place très important dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987 c'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie. Le port de Bejaia aujourd'hui est réputé mixte, hydrocarbure et marchandises générale Y sont traitées l'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de technologie des navires et enfin ses outils de la gestion moderne, ont fait évoluer le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classée Aujourd'hui second port d'Algérie.

2. Situation géographique :

Le port de Bejaia est délimité par :

- au nord par la route national n°29.
- au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industriel de Bejaia.

Mouillage

Connue pour être l'une des meilleures de la cote algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de production et des fonds. Propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10 m à plus de 20 m.

Abritée de tous les vents sauf du nord est à l'est la rade est limitée par une ligne imaginaire s'entendant du cap carbone au cap AOKAS.

Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du chemin d'accès.

Accès au port :

- passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m elle est formée par les deux musoirs du jet.
- la passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m.
- la passe de la casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m.

Bassin du port :

Le port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- bassin de l'avant-port ; sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- bassin de l'arrière port : sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10 et 12m.

3. les missions de port de Bejaia :

Le port de Bejaia a comme objectif, à l'instar des différents ports à travers le monde, de traiter, dans les meilleures conditions de délais, de coût et de sécurité, l'ensemble des passages, des navires et des marchandises. Ses domaines d'activités se résument dans les points suivants :

- la gestion et l'exploitation de l'infrastructure et de la superstructure.
- la manutention et l'acconage des marchandises.
- le transit des passagers et de leurs véhicules par la gare maritime.
- la mise à disposition des infrastructures nécessaires aux activités relatives aux hydrocarbures.
- le marquage, et le lamage des navires dans les limites de pilotage du port de Bejaia.
- sécurité et le lamage des navires dans les limites de pilotage du port de Bejaia.
- la sécurité et la sûreté dans les limites terrestres et maritimes du domaine portuaire.

Section 03 : La pratique de dédouanement

Au sien de transit pour la pratique de dédouanement il est nécessaire de la présence de plusieurs documentaires.

1. Le dossier de dédouanement :

La déclaration en douane doit s'accompagner obligatoirement des documents ci-après :
Facture domiciliée auprès d'une banque agréée en Algérie

- copie du registre de commerce de droit algérien.
- copie de la carte fiscale délivrée les services fiscaux territorialement compétents.
- tout autre document exigible comme formalité administrative particulière, ou pour, le bénéfice d'un avantage fiscal lié à un régime préférentiel.

2. La procédure de dédouanement :

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

Les différents documents utilisés :

▪ le registre de commerce :

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

- le dénomination ou la raison, le siège social.
- le secteur d'activité, la capitale sociale de la société.
- le nom de gérant et de ses associés (voir annexes 01).

▪ l'immatriculation fiscale :

Elle porte le numéro d'immatriculation fiscale, est les renseignements qui traitant le registre de commerce, cette carte est délivrée par la direction des impôts (voir annexe 02).

▪ l'avis d'arriver :

Ce document contient tous les renseignements qui concernent la marchandise. C'est la compagnie maritime qui établit se document (voir annexe 03).

▪ le connaissance :

C'est un titre de passage de la marchandise, il est émis et signé par la capitaine de navire, il indique le nom de chargeur, il peut être établi :

- au nom de destinataire : il n'est alors plus transmissible.
- A ordre en blanc : le chargeur indique le nom du client au moment de la transmission signifiant les cessions de propriété (voir annexe 04).

-Au porteur : les marchandises pourront être remises à tout porteur su titre hors du déchargement, il est transmissible mais non endossable.

Le paiement du fort doit être prouvé sur le connaissement, à défaut de connaissement de la société peut présenter une lettre de garantie bancaire fournie par la banque, en attendant la présence du connaissement.

▪ **certificat d'origine :**

Il désigne le pays d'origine des marchandises (voir annexe 05).

▪ **certificat de conformité :**

Il certifie que les marchandises sont conformes à la loi (certaines marchandises n'exigent pas ce document. Déclaration de circulation des marchandises (voir annexe 06).

▪ **la grille de saisie :**

Elle est faire par un déclarant en douane avec un logiciel informatique, ce document contienne tous les renseignements apportées sue les marchandises importées ou exportées.

Après avoir récupéré tous ses documents, le déclarant doit les photocopier en quatre (4) exemplaires pour la constitution de quatre (4) dossiers (voir annexe 07).

Les dossiers :

Le premier dossier :

Le premier dossier est destiné à être déposé au niveau DGP (DIRECTION GENERALE DE LA CONCURRENCE ET DES PRIX), après vérification de la marchandise importée et des documents joints, l'inspection délivre un certificat d'inspection. Ce dossier contient différents documents qui son

- ✓ Avis d'arrivé.
- ✓ Registre de commerce.
- ✓ carte fiscale.
- ✓ facture commerciale (photocopie).
- ✓ certificat de conformité (original).
- ✓ certificat de circulation des marchandises (original).

Le deuxième dossier :

Le deuxième dossier est destiné à être déposé au niveau de la douane pour l'enregistrement de la déclaration, il contient différents documents qui sont :

- ✓ Avis d'arrivé.
- ✓ Registre de commerce.
- ✓ carte fiscale.
- ✓ facture commerciale (originale).
- ✓ connaissance (photocopie).
- ✓ certificat d'origine (photocopie).
- ✓ certificat de conformité (photocopie).
- ✓ certificat de circulation des marchandises (photocopie).
- ✓ Grille de saisie.

Le troisième dossier :

Le troisième dossier est adressé à la consignation maritime, ce dossier contient des copies des différents documents cités ci- dessus.

- ✓ Avis d'arrivé.
- ✓ Registre de commerce.
- ✓ carte fiscale.
- ✓ facture commerciale (photocopie).
- ✓ connaissance (original).
- ✓ certificat d'origine (photocopie).
- ✓ certificat de circulation des marchandises (photocopie).
- ✓ Grille de saisie.

Le quatrième dossier :

Le dernier est quant à lui constituer et déposé auprès de l'agence de transite, ce dossier est composé des documents suivants :

- ✓ Avis d'arrivé.
- ✓ Registre de commerce.
- ✓ carte fiscale.
- ✓ facture commerciale (photocopie).

- ✓ connaissance (original).
- ✓ certificat d'origine (photocopie).
- ✓ certificat de conformité (photocopie).
- ✓ certificat de circulation des marchandises (photocopie).
- ✓ Grille de saisie.

Section 04 : la conduite en douane :

❖ la déclaration des marchandises :

Avant le dépôt de la déclaration

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

1. la conduite et la mise en douane :

La conduite est l'opération d'acheminement des marchandises importées ou à exportées vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier, le transporteur doit impérativement emprunter, pour cela, la route légale désignée par le wali.

L'opération qui suit, est la mise en douane qui permet au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'au dédouanement ou l'enlèvement.

2. L'établissement et la vérification de la déclaration en détail :

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

L'établissement de la déclaration en détail :

- Les étapes de la déclaration en détail :

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

Les régimes douaniers sous lesquels peuvent être placées les marchandises, sont les suivants :

- la mise à la consommation.
- le dépôt de douanes.
- le transbordement
- les entrepôts.

- les usines exercées.
- l'admission temporaire.
- le réapprovisionnement en franchise.
- les marchandises en retour.
- l'exportation définitive.
- l'exportation temporaire
- la réexportation.
- les constructions navales.

Cette déclaration obéit à certaines règles fondamentales :

-la déclaration en détail doit être contrôlée par les services des douanes et cela même si l'opération en question bénéficie de l'exemption des droits et taxes comme c'est le cas pour les opérations d'exportation.

- la déclaration en détail doit être faite par écrit, elle doit être signée par le déclarant.

Cette obligation confirme le principe d'uniformité de l'action des douanes énoncé dans le CDA comme suit : « les lois et règlements douaniers s'appliquent sans égard à la qualité des personnes (voir annexe 08).

2.1.2- le déclarant en douane :

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

Le propriétaire :

Le propriétaire c'est la personne morale ou physique possédant un acte authentique justifiant sa propriété légale des marchandises.

Le commissionnaire en douane :

Il s'agit de : « toute personne physique ou morale agréée pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises » son intervention intéresse toutes les marchandises destinées à être placées sous un régime douanier économique suspensif de tous droits et taxes.

Le transporteur :

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

2.1.3. Le dépôt de déclaration en détail :

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

Le contrôle et la vérification de déclaration :

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

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

La vérification est traduite par l'ensemble des mesures légales et réglementaires prises par l'administration des douanes pour s'assurer que la déclaration est correctement établie, que les documents justificatifs sont réguliers et que les marchandises sont conformes aux indications figurant sur la déclaration et les documents. Une fois la déclaration est admise conforme elle est transmise au receveur qui procédera à la liquidation et l'acquittement des droits et taxes. Ces contrôles peuvent être documentaires ou/et physique. Ils permettent de s'assurer de la régularité des énonciations de la déclaration en détail. Après avoir été enregistrées, les déclarations en détail sont cotées aux vérificateurs pour exercer ces contrôles.

2.2.1. Contrôle documentaire de la recevabilité :

Le premier examen des services des douanes est dit « contrôle de la recevabilité ». Il porte sur l'aspect purement formel des documents présentés, et à l'issue duquel les déclarations reconnues non recevables, pour manque de documents, sont mises en instance, c'est-à-dire le liquidateur suspend la procédure de dédouanement jusqu'à présentation des documents manquants.

Il est à souligner que sont considérées comme irrecevables les déclarations irrégulières dans la forme ou qui ne sont pas accompagnées des documents dont la production est obligatoire.

Le contrôle documentaire permet de s'assurer de la concordance entre les énonciations mentionnées dans la déclaration et les éléments d'information figurant sur les documents Y annexés.

Le service des douanes peut exiger d'autres documents pour vérifier l'exactitude des énonciations des déclarations.

Le service des douanes peut se limiter à un contrôle purement formel (sur pièce), et tenir, donc, pour exacte les énonciations de la déclaration en détail, sans procéder à la vérification physique des marchandises. La déclaration est, alors, dite « admise pour conforme sur documents ».

Le contrôle documentaire est généralement effectué sur les documents suivant :

- la facture commerciale doit comporter toutes les mentions prévues par le code des douanes (article 16) et le décret exécutif n°95-305 du 7 octobre 1995 fixant les modalités d'établissement de la facture.
- la facture doit être domiciliée sauf dans certains cas prévus par la législation et la réglementation en vigueur. La domiciliation consiste en l'apposition, par la banque domiciliataire, sur la facture commerciale, d'un cachet humide comportant le nom commercial de la banque domiciliataire, le numéro de domiciliation attribué au dossier, la date de domiciliation, la signature et la griffe du chef de l'agence ou de son fondé de pouvoir.

Exemple : de domiciliation bancaire :

Crédit populaire d'Algérie

Agence RAOUF 1064

19 02 04 2005 1 10 00065USD

Date de domiciliation : 24/05/2014

3. la liquidation et l'acquittement des droits et taxe :

Le fait générateur de la créance du trésor public est l'enregistrement de la déclaration en détail, c'est donc la date prise en compte pour l'application des taux des droits et taxes exigible pour cette marchandise. Mais les dispositions du CDA permettent au déclarant de bénéficier de toute disposition antérieure plus favorable si l'expédition directe des marchandises vers l'Algérie est dûment justifiée (la clause transitoire).

En cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant peut, lorsque l'autorisation d'enlever des marchandises n'a pas encore été donnée par les agents des douanes, bénéficier du nouveau taux. Toutefois, pour être acceptable, la demande écrite du déclarant doit être introduite avant que les droits et taxes n'aient été perçus.

Les droits et taxes liquidés dus sont payables en espèces ou par tout autre moyen de paiement ayant le pouvoir libératoire par le déclarant ou toute autre personne agissant pour son compte. Dès que les opérations d'enregistrement et de vérification sont achevées, le déclarant doit procéder au paiement des droits et taxes qui en découlent auprès de la caisse. Le montant à payer englobe les taux suivants :

- le droit de douane (DD), la taxe sur la valeur ajoutée(TVA).
- le calcul du montant d'acquittement s'effectuer comme suite :
- le montant d'achat qui figure sur la facture est : 51 460, 00 EUR
- la cour l'Euro d'enregistrement est : 108,46 (voir Annexe01)

Donc pour trouver la valeur en dinars on fait :

$$51\,640,00 \times 108,46$$

Valeur en dinars est : 5 581 351 ,6

Et les droits en douane (DD) se calculent comme suite :

Les droits de douane est 15%

$$DD = 5\,581\,351,6 \times 15\% = 837\,202,74.$$

$$DD = 837\,202,74.$$

$$TVA = 17\%$$

$$\text{Le montant : } 837\,202,74 \times 17\% = 142\,324,4658.$$

Donc cet importateur va payer les droits de douane plus la TVA

4. L'enlèvement des marchandises :

Après la conformité de l'opération de visite (vérification) et le paiement des droits et taxes exigibles et l'obtention du bon à enlever visé par l'inspecteur vérificateur, le déclarant se diriger vers le bureau de douane ou va s'effectuer l'opération d'enlèvement des marchandises.

Le déclarant doit présenter à l'agent de douane du magasin, un bon à délivrer en (02) deux exemplaires.

L'agent de douane s'assure de la restitution du bon à enlever et vérifie la concordance des énonciations entre le bon à enlever et le bon délivrer pour s'assurer que la marchandises n'ont pas dépassé le délai dans les entrepôts.

5. Régimes douaniers :

En déception de ces divers avantages offerts à travers les régimes douaniers suivants Etats-Unis.

le perfectionnement actif : régime qui permet l'importation en suspension des droits et taxe de marchandises destinées à être réexportées après avoir subi des transformations, des ouvraison ou des compléments de main d'œuvre .l'admission temporaire est dispensée de caution.

L'entrepôt de douane : régime qui permet l'importation de marchandises en suspension des droits et taxe jusqu'à assignation d'un régime douanier. L'entrepôt peut être soit public (ouvert à tous les importateurs) soit privé (à usage exclusif de l'opérateur bénéficiaire)

Le réapprovisionnement en franchise : régime qui consiste à accorder la franchise des droits et taxes à l'importation à des marchandises identiques ou équivalentes à celles contenues ou utilisées dans la fabrication de marchandises exportées.

6. facilitations :

La douane nous facilite la procédure de la déclaration dès que la marchandise met en disposition dans disposition dans dépôt temporaire avec du système informatisé.

6.1. Dépôt temporaire :

Le dépôt temporaire est un mécanisme douanier qui permet de disposer dans ses propres locaux d'une zone sous douane ou vous pouvez transférer. Dès leur arrivée sur le territoire national, les marchandises en attendant leur dédouanement.

6.2 Dédouanement à distance :

Le dédouanement à distance procédure qui permet d'être relié au système informatique et d'introduire 24h24. Les déclarations en douane à partir d'un terminal installé dans locaux de l'entreprise.

6.3. Circuit vert :

Le circuit vert est une procédure qui permet de disposer directement des marchandises dès le dépôt de

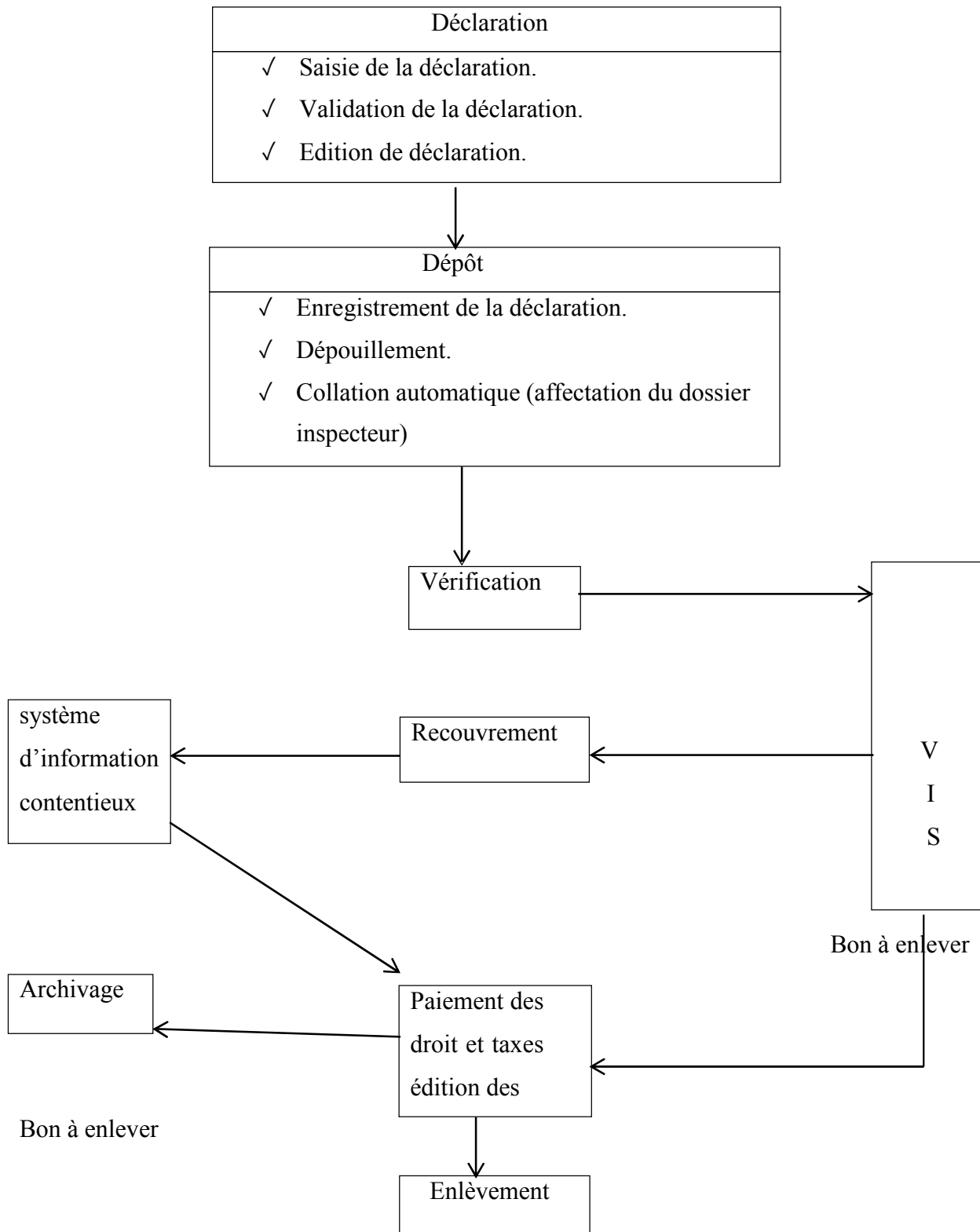
A déclaration en douane. Le contrôle des documents et la vérification des marchandises devant se faire à posteriori. Cette procédure conçue sur la base de la technique de gestion de risque, est réservée aux opérateurs économiques (notamment les producteurs et les industriels) qui disposent d'un crédit d'enlèvement compte auprès du receveur des douanes territorialement compétent) ainsi que d'une comptabilité au réel, jouissent d'une bonne moralité fiscale.

6. 4. Droits de douane :

Les droits de douanes en Algérie, sont :

- 5% pour la matière première brute
- 15% pour les produits semi finis destinés à la transformation
- 30% pour les produits finis destinés à la consommation

La liste des produits entrant dans chaque catégorie est définie dans le tarif douanier.



Étape de dédouanement.

Conclusion :

Enfin, durant la période de ce cas pratique on a remarqué que les formalités douanier prennent beaucoup de temps et la durée de séjour des marchandises est très longue ce qui n'est pas favorable pour les clients.

Conclusion générale

Le stage pratique au sien de l'agence transit RAOUF de Bejaia a été très riche et très vaste. Tous d'abord, il nous a permis de confronter nos connaissances théorique acquise à la chambre commerce et l'industriel de Bejaia et Pius prendre conscience de la réalité du terrain. Ce stage qui nous parementera d'entamer une vie professionnelle dans les meilleures conditions.

Ainsi, notre travail présente un simple support pour comprendre une partie de la procédure douanière.

Toutes les marchandises importées ou exportées doivent suivre une certaine procédure pour permettre leurs enlèvements. L'une des premières opérations effectuer par le transitaire est l'échange documentaire, cet échange s'effectue auprès de la compagnie maritime, dès que les marchandises soient débarquées du navire ou cargo. C'est le rôle de déclarant en douane qui d'érige vers la compagnie maritime pour faire l'échange documentaire, cette opération s'effectue en présence des documents nécessaires.

Pour réaliser la mutation de l'administration des douanes elle doit fixer les objectifs suivants :

- la modernisation par l'utilisation et la généralisation de l'outil informatique dans la gestion de l'action douanière.
- la réhabilitation du rôle de participation à la régulation économique de commerce extérieur.
- le réaménagement organique des structures centrales et régionales.
- la douane bénéfice, également d'un système de dédouanement informatisé ce qui lui facilite l'adaptation des procédures douanières aux exigences de l'économie actuel à savoir le dédouanement à distance.

Mais sur plan pratique ces modifications tardent à se concrétiser au sien des douanes algériennes à cause des complications imposées par la situation économique.

Enfin, durant la période de ce cas pratique on a remarqué que les formalités douanier prennent beaucoup de temps et durée de séjour des marchandises est très longue ce qui n'est pas favorable pour le client.

Bibliographie

1. Ouvrages

- ✓ V.MEYER & G.ROLIN : Techniques du commerce International. Edition Nathan 1995
- ✓ C.BERR et H.TERMEAU : Le droit douanier, édition economica 6^{eme} édition paris 1998
- ✓ BEITONE(ALAIN) : La Dictionnaire des Relation Sciences Economiques, 2004
- ✓ CATHRINE-MARTIN : La Douane Instrument International. Economiques Edition 1995
- ✓ IDIR KSOURI : le contrôle du commerce extérieur et des échanges, 2^{eme} édition grands-Alger, 2008P107
- ✓ V.MEYER. ROLIN : Technique de commerce international, édition NATHAN, 1995.
- ✓ C.BERR ET H.TERMEAU : le droit douanier, édition economica paris 1998.
- ✓ MOHAMED EL-KAMEL-KHALIFA : Guide des transports international ; de marchandises, EDITION DAHLEB Alger1994.

Document intérieur de la société de transit :

- ✓ Système harmonise de désignation et de codifications des marchandises-Quatrième éditions (2007).
- ✓ Guide de la procédure de dédouanement.
- ✓ Manuel des régimes douaniers économiques édition 2010.
- ✓ manuel de d'utilisation de la déclaration.
- ✓ cour de procédures et techniques douanières. 2012-2013.
- ✓ Journal officiel 2012(français).

Sites internet :

- ✓ WWW.GOV.DZ
- ✓ WWW.DOUANE.COM
- ✓ WWW.POTDEBEJAL.DZ
- ✓ WWW.MEMOIREELIGNE.COM

CONCLUSION
GENERALE

Conclusion Générale

Aujourd'hui, la fonction d'un transitaire est cruciale pour la facilité et le succès des faires liés au commerce extérieur, en particulier les affaires d'importation et exportation. Ses activités sont complémentaires d'autres acteurs tels que les logisticiens, les courtiers, les consignataires, les manutentionnaires, les transporteurs, les agents, etc. il constitue ainsi un maillon puissant de la chaîne du transport maritime. Il s'occupe des exigences du client et s'assure que les diverses réglementations douanières sont strictement appliquées sous certaines conditions pour payer les droits d'importation et autres taxes.

La logistique est importante pour tous les acteurs d'une entreprise car elle affecte les activités. Dans la plupart des entreprises, il s'agit d'une fonction horizontale qui touche tous les services et permet de lier le plus efficacement possible. C'est un véritable outil de compétitivité destiné à améliorer la coordination des services des entreprises et à les mobiliser autour d'un objectif commun : la satisfaction client.

La logistique est une partie importante de la chaîne logistique, cela comprend toutes les fonctions logistiques liées à la satisfaction des clients, ainsi que la satisfaction des besoins des différents partenaires. Or, atteindre la performance est aujourd'hui un enjeu majeur pour toutes les entreprises qui doivent précisément tirer leur performance d'une meilleure maîtrise de leurs activités.

A partir de cet objectif, le supply chain management (SCM) met en place des outils et des méthodes pour améliorer la performance de l'entreprise, ce qui contribue à améliorer la performance de toutes les parties impliquées. Au niveau de l'entreprise, la performance représente le degré d'atteinte des objectifs poursuivis.

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

Le transitaire agit comme intermédiaire et intervient à l'arrivée des marchandises pour faciliter et réduire le travail douanier, à partir de là il doit dédouaner les marchandises selon les règles de l'art en prenant soin de vérifier chaque opération qui a été établie.

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

A travers notre travail de recherche, qui traite l'apport de commissionnaire de transport ainsi que le processus de dédouanement de la marchandise, dans ces dernières, nous tenons à rappeler notre question principale suivante : « **quel est rôle joué par le transitaire Sarl RAOUF dans la chaîne logistique internationale et les échanges internationaux ?** ».

Pour répondre à notre problématique de recherche nous avons procédé à connaître la procédure de dédouanement ainsi que les régimes douaniers et la taxation douanière.

Conclusion Générale

Durant notre étude au sien de transitaire Sarl RAOUF nous avons obtenus les 4 points suivants:

- les produits importés doivent être déclarés en détail afin que les douanes puissent suivre les procédures de dédouanement
- le montant du droit dépend du lieu et de droit de douane et de l'origine des marchandises importées
- pour permettre le dédouanement de la marchandise les autorités douanières exigent des documents nécessaires
- le système d'information et gestion automatisée des douanes(SIGAD) permet aux transitaires de déclarer les marchandises à distance.

A partir de notre travail et après le stage pratique, nous somme arrivé aux résultats suivants

Le rôle du transitaire Sarl Transit RAOUF est insignifiant car il n'assure pas toutes les tâches liées à la logistique internationale. Il s'avère que les activités de transbordement en Algérie sont monopolisées par une étape, le dédouanement des marchandises traversant le territoire douanier algérien. La littérature sur la logistique internationale affirme qu'un véritable commissionnaire de transport complète l'ensemble du processus logistique international. Au terme de nos travaux, nous avons constaté que la fonction du commissionnaire de transport en Algérie est très limitée et restreinte car il n'exerce pas toutes les activités liées à la chaîne logistique internationale. Cela affecte gravement les activités internationales des entreprises algériennes, puisque leur compétitivité dépend d'une part des services logistiques qui les accompagnent.

Le dédouanement est une étape très importante dans le domaine du commerce international. Il consiste à déclarer à la douane d'un pays, des importations ou exportations de marchandises. Le processus de dédouanement varie d'un pays à un autre. À travers cet article, nous présenterons le processus de dédouanement en Algérie.

Le dédouanement en Algérie se déroule en 4 étapes :

La première est la conduite et la mise en douane des marchandises. En effet, la conduite et la mise en douane sont très importantes. Une fois sur le territoire algérien, le transporteur doit conduire ses marchandises vers le bureau de douane, en prenant l'itinéraire légal prévu. Dès qu'il arrive au bureau de douane, il a l'obligation de faire une déclaration sommaire. Cette déclaration consistera pour lui à déposer sa feuille de route à la douane.

Après la conduite et la mise en douane, on passe aux modalités de dédouanement. À cette étape, toutes les marchandises devant être exportées sont déclarées en détail. Cette déclaration en détail est faite et signée par le déclarant sur un formulaire donné par la douane et se dépose en 5 exemplaires.

Une fois la déclaration en détail faite, l'étape suivante est celle du contrôle et de la vérification de cette déclaration. Cette étape aide les douaniers à identifier par une reconnaissance matérielle, les différentes marchandises listées. Par la suite, les douaniers procèdent à un contrôle sur place pour s'assurer que la déclaration est convenablement établie.

Conclusion Générale

Enfin, la dernière étape est la liquidation et l'acquittement des taxes. Lorsque toutes les étapes précédentes sont bien suivies, le déclarant paye les taxes et les droits nécessaires à la douane algérienne

En effet, numilog nous a permis de confirmer que la relation entre le transitaire et la chaîne logistique est plutôt familiale, puisque le transitaire est un élément important de la circulation des opérations logistiques. Donc, il est nécessaire de souligner que cette relation est une relation de complémentarité, puisque le transitaire constitue un vecteur indispensable dans la chaîne logistique.

Bibliographique

Ouvrages

- BARBARA LYONNET, MARIE-PASCALE SENKEL, « la logistique », éd paris, 2005, page9, 10
- Pierre Medanne et Anne Gratacap, « logistique et supply chaine management » Dunod, Paris2008 :p.9.
- YVES PIMOR « logistique, production, distribution, soutien »,4eme édition, DUNOD, paris, P4.
- John Bull : un professeur de l'université de Sheffield, GB en 1994
- ALEXANDRE K Samii, « Stratégie logistique : supply chain management », 3eme édition, Dunod, Pris, 2002, P12
- Tayur et al. 1999 : S. tayur, R. Ganeshan, M. Magazine. Quantitative models for supply chain management. Kluwer Academic Publishers, 2000.
- Frein ,2003 :Y. frein. Gestion des flux dans un contexte de production livraison synchrone - cas de l'industrie automobile .Ecole d'été d'automatique – gestion de la chaine logistique .Session24, septembre 2003,grenoble, France
- Monateri, 2003: J.C. Monateri. Relations synchrones entre Entreprise (DO/F) : Innovation organisationnelle et logistique dans la chaine de valeur. Ecole d'été d'automatique-Gestion de la chaine logistique Session24, septembre 2003, Grenoble, France.
- Tan, 2001:K.C.Tan. A framework of supply chain management literature. European journal of purchasing and Supply Management 7, pp. 39-48.
- THIERRY C. et BEL G., ‘Gestion de la chaine logistique dans le domaine aéronautique : outils d'aide à la décision pour l'amélioration du partenariat’, Revue Française de gestion Industrielle, 2002.
- Anne Garatacap, PierreMédane, « Management de la production : Concepts. Méthodes », 4^{eme} édition, Dunod, Paris, 2013, P8
- IzabelleGozé-bardin, « Revue management et avenir : piloter des supplychain ; quels enjeux inter organisationnels et réticulaires », 2009/4 (n°24), P217.
- M.JULIEN FRANCOIS, Planification des chaines logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance, thèse pour l'obtention du grade de docteur en productique, 2007, page 23,24.
- ALEXANDRE(K), stratégie logistique : « supply Chain management », 3^{eme} édition, DONOD, paris, 2004, p. 19.
- Marzouk Salah Eddine, problème de dimensionnement de lot de livraison : application ou cas ou d'une chaine logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 P 13 (Version électronique)
- Français M-Julien. Planification des chaines logistiques : modélisation du système décisionnel et performance, thèse pour l'obtention de grade de docteur en productique, l'université bordeaux 1, 2007. Page 33
- Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL ? ALAIN GARREAU ? Michel GREIF, Christian van DELFT, « management industriel et logistique. »3^{eme} Edition economica, paris, 2001, p478-481.
- BACLIN(G) and ad ; « management industriel et logistique », ECINOMICA, 3^{eme} édition, paris, 2001, p479-480.

- « Christine Belin-Munier. logistique, chaîne logistique et SCM dans les revues francophone de gestion : quelle dimension stratégique ?. XIIIème conférence de l'Association internationale de management stratégique (AIMS), May2014, Rennes, France.26p. ».
- « MAYYAD JABER, Architecture de Système d'information Distribué pour la Gestion de la chaîne logistique : Une Approche Orientée Service ».
- « M.AMINE MENAOUI, (l'impact de la supply Chain management sur la satisfaction client) ».
- Michel FENDER, Yves PIMOR « logistique supply chain » ; 6^{ème} édition, Dunod ; Paris ; 2013 ; page150
- MOULOUA Zerouk « ordonnancement coopératif pour les chaînes logistiques » ; France ; 2007 ; page14.
- KSOURI Idir, Les techniques douanières et fiscales, Alger- Livres Edition, 2 éd, Alger, p 145
- LASSARY, Le commerce international à la portée de tous, Paris, 2005, p115
- Bases du commerce International, p03.
- Le petit export, G. LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risque financements, édition DUNOD, paris 2008, p 7.
- BELLOTI.J,Le transport international de marchandises, VUIBERT,Paris,1992,P82.
- LEGRAND.G et MARTINI.H, « commerce international » Edition Dunod, Paris, 2008. P 8-12.
- BELOTTI.J « transport international des marchandises », éditions : Vuibert-2002, P : 47.
- DELBREU. R (1982) « Moment du droit commercial ». Edition OPU. Alger P 256.
- MASTER J-M (1989) « Droit commercial ». Edition LGDI. PARIS p 327
- BOURI. C (2003). « La logistique du commerce extérieure en Algérie. Théorie et pratique ». 1ère édition. Edition EDIK. P 233
- DELBREU.R. (1982). « Moment du droit commerciale » Edition OPU, Alger P 256.
- MASTER. J-M (1989) « Droit commercial » Edition LGDJ , Paris P 327.
- Document de recherche de l'OMD n°28 facilitation du transit pour l'intégration de la compétitivité économique (TADASHI YASUI, 2013).
- Manuel sur le transit, organisation mondiale des douanes, la conférence du 2014, p14-16.
- The development economics: understanding the development costs of being landlocked (UN-OHRLS), 2014.

Mémoires

- BENSALÉM.S, 2015, « la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia, P9.
- MANSOURI(Hanane), MAZOUZI (Souad) «Minimisation des coûts logistiques de distribution des centres de livraison régionaux aux grossistes », mémoire master recherche, université Abedrahman, Mira Bejaia, année 2016, page8. ¹ Melle LOUNIS katiba, OUAZENE Noria, KIZI Khadija, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) : rôle du transitaire dans les opérations du commerce extérieur, Promotion 2013-2014.
- OUARET Adel, TOUATI Hafid, Mémoire de fin de cycle (master sciences commerciales) : rôle du transi dans le commerce extérieur, Promotion 2015-2016.P34.

Sites internet

- Article sur l'activité et la fonction logistique.
www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm
- « Les objectifs de SCM ». <http://www...faq-logistique.com/GCL-Logigaide-Vol08Num01-Gestion-Chaine-Logistique.htm>
- <http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>
- Voir : http://international-pratique.com/esddscoiso_wpc4d85s36r/uploads/2020/07/INCOTERMS-2020-_sch%C3%A9ma-MULTIMODAL-FR V3.PNG
- <https://www.lfc-conseil.fr>
- <https://www.helvetia.com>
- www.l'antenne.com
- Cours droit maritime, Transport et droit international, site web :
<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transpots>
- <http://www.douane.gov.ma/rdii/pdf/t2ch07s01.pdf>
- www.esandis.com

Guide

- Guide général du commerce international, Edition MIP, Alger, 1998, P17.

Texte et lois

- Décret exécutif n°10-205 du 14 novembre 2010- fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire(Art.78bis).
- Article n°609 du code maritime Algérien, 2000.
- Code maritime Algérien, 2000, P-105
- Article n°621 du code maritime Algérien, 2000

Décision de la cour

- Cour de cassation (française) commerciale du 02/02/1999 : bulletin civil, n°39
- Cour de Cass. Com. 17/06/1997, bull. civ. IV, N° 196.
- Cour de cassation 14/10/1997, revue SCAPEL, 1997, n°4, P 184

Annexes

ANNEXES

ANNEXE 1	registre de commerce
ANNEXE 2	carte fiscale
ANNEXE 3	avis d'arrivee
ANNEXE 4	connaissancement
ANNEXE 5	certificat d'origine
ANNEXE 6	certificat de conformite
ANNEXE 7	la grille de saisie
ANNEXE 8	declarations de douane

الخدمات.....إنتاج السلع.....	نطاق النشاط
النشاط أو الأنشطة الممارسة	رمز أو رموز النشاط
صيانة الأجهزة الكهربائية والإلكترونية مسطرة الأجهزة الكهربائية والإلكترونية المختلفة نقل البضائع لتخزين السلع مؤسسة لتركيب أنظمة للكثيف والتبريد * * * * *	105503 105508 604105 604604 109207

عنوان الشركة أو تسميتها : نوعها : الشركة الإلكترونية

الشكل القانوني : شركة ذات المسؤولية المحدودة

عنوان مقر الشركة : منطقة حقة للشباب، قسم 151، شارع 104، بلدية برج العرب، برج

ولاية التواجد : برج العرب

مبلغ رأسمال الشركة : 3.640.000,00 دج

تاريخ بداية النشاط : 2005/06/08

ملكية القاعدة التجارية : إنشاء

ملكية العمل التجاري : لوطي الكوريكس

عدد التوسعات الثانوية :

المحل أو المحلون الشركيون

الاسم واللقب	تاريخ ومكان الميلاد	النوع	الصفة	النسبة
مداركة لطفى	1974/01/28	برج العرب	مستثمر	جزلرية
مداركة منوراك	1978/05/18	برج العرب	مساعد مستثمر	جزلرية
مداركة مصطفى	1965/12/21	برج العرب	مساعد مستثمر	جزلرية


Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl- Agence Bejaia

Quartier Seghir, Lot N° 04, Bejaia 06000, B0jaia
 N.I.F.: 000016001303265 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773
 Tel : +213 34 12 52 22/24 Fax: +213 34 12 57 19
 Banque.: AGB 032 00107 5074301208 08 Capital: 3 800 000.00 DA

AVIS D'ARRIVEE

Ref: Navire: MSC ANNE F Voy: YB223R Escale: 22:03/034 Du: 12/06/2022 B/L: MEDUZP214980 Nbr Conteneur(s): 3 Nbr Colis: 64 Poids Brut: 37 190,000 KG, TARE: 8 800,000 KG Port de Chargement: YANTIAN Gros: 839 Quai: 22, Poste: Lieu de livraison: DZ BEJAIA	Client: SARL LOTFI ELECTRONICS BBA ZONE MULTI FONCTION CLASS 161 GROUPE BBA 035 876 171
---	---

Article	Description Marchandise
21	COMPRESSOR

Fret et Debours	Montant (DZD)
Fret	
Peages	1 107,68
Timbre sur B/L	1 000,00

Produits	Montant (DZD)
Prest. Agence Imp	104 800,00
Avis	0,00
Total Produits	104 800,00
Montant TVA	19 912,00
Total Debours	2 107,68
Total TTC (DZD)	126 819,68

En cas de paiement en especes, montant du timbre: 1 268,00 DZD

Edite le 13/06/2022 13:14:22

Veillez vous munir du connaissance original endosse au moment de l'echange. Dans le cas d un connaissance original « a ordre » un endossement lisible et complet est indispensable pour l operation d echange. Avant de proceder aux formalites d'echange, vous etes invites de transmettre a nos services vos coordonnees completes et celles de vos clients incluant leur NIF. Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque, virement ou versement en especes.

Tarifs Surestaries pour les chargements apres le 01/03/2021:

Conteneurs Standards/High Cube non IMO: Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 250 000.00 DA 20' / 500 000.00 DA 40'
 -Du 16eme au 22eme jr 20': 24 USD/Jr 40': 44 USD/Jr, Du 23eme au 60eme 20': 44 USD/Jr 40': 84 USD/Jr, A partir du 61eme jr 20': 60 USD/Jr 40': 120 USD/Jr
 Equipements Speciaux (Open Top, Flat, Tank, Plateforme, IMO): Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 300 000.00 DA 20' / 600 000.00 DA 40'
 -Du 16eme au 22eme jr 20': 28 USD/Jr 40': 60 USD/Jr, Du 23eme au 60eme 20': 44USD/Jr 40': 98 USD/Jr, A partir du 61eme jr 20': 60 USD/Jr 40': 120 USD/Jr
 Conteneurs Frigos (Reefers): Franchise 3 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 400 000.00 DA 20' / 800 000.00 DA 40'
 -Du 4eme au 08eme jours 20': 55 USD/Jr 40': 110 USD/Jr, A partir du 09eme jour 20': 110 USD/Jr 40': 240 USD/Jr

Les frais de surestaries des conteneurs doivent etre payes au plus tard 07 jours calendaires apres leur restitution. Les dommages constatés a l'enlèvement doivent être signalés et constatés de façon contradictoire a l'Expert Maritime dont les coordonnées figurent sur l'Interchange. Les conteneurs doivent être restitués sans dommages, propres, sans aucune trace d'écoulement de produits et sans résidus d'emballage. Dans le cas contraire, tous les frais en découlant seront à la charge du client. Les étiquettes des produits dangereux doivent être retirées complètement du conteneur avant la restitution par le client. La SARL MSCA n est pas tenue par l obligation d aviser sa clientele de l arrivee de ses marchandises.



ORIGINAL
BILL OF LADING

VOYAGE NUMBER
OKRM5S1MA/OKRM5
BILL OF LADING NUMBER
TSHY320246

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING		
		TIANJIN	THREE (3)		
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*		
CMA CGM SAVANNAH	TIANJIN	BEJAJA			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
			KGS	KGS	CBM

Shipped on Board CMA CGM SAVANNAH 03-DEC-2021 CMA CGM Tianjin As
agents for the carrier

[Handwritten signature]

Weight in Kgs Total: 3 CONTAINER(S) Continued From Previous Sheet Sheet 2 of 3 83700.000 6690 51.000
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES

day per 20ft and USD 124 per day per 40ft. Payment must be done by the merchant within 90 days from date of discharge of containers

262. Free out conditions in all Algerian port.

274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following to the date of release, failing which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be remitted as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container indemnity as referred above.

320. Demurrage payable by merchant from date of discharge for special containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 33 per day per 20 ft and USD 66 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 51 per day per 20 ft and USD 102 per day per 40 ft. From the 61st day USD 67 per day per 20ft and USD 134 per day per 40ft. Payment must be done by the merchant within 90 days from date of discharge of containers

332. New regulation for Import of finished products in Algeria : any finished products imported in Algeria and arriving without import license shall not be allowed for discharge/delivery and may ultimately be seized by customs. Merchant shall ensure that proper import licenses are obtained by importers prior releasing the container(s) for export and shall be jointly responsible for all losses, costs and expenses whatsoever - such as but no limited to, duties, taxes, fines, storage demurrage and additional freight - resulting from the non-compliance with this regulation.

343. In the event that this Bill of Lading is a Paperless Bill of Lading, it shall be governed by the Terms and Conditions available on the CMA CGM website (<https://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses>) which the Merchant has read and accepted. The delivery of the cargo carried under a Paperless Bill of Lading shall be made to the Consignee after the Paperless Bill of Lading has been surrendered to the Carrier on the eBusiness platform and after payment of any outstanding Freight and charges.

354. Following to the outbreak of Corona virus, cargo may not be loaded on the intended vessel and may be on forwarded to the port of destination on any alternative vessel at Carrier's sole discretion. All

PLACE AND DATE OF ISSUE	TIANJIN	03 DEC 2021	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM Tianjin as agents for the carrier CMA CGM S.A.
SIGNED FOR THE SHIPPER			<i>[Handwritten signature]</i>
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING			



ORIGINAL BILL OF LADING

VOYAGE NUMBER
0KRM5S1MA/0KRM5S
BILL OF LADING NUMBER
TSHY320246

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING		
		TIANJIN	THREE (3)		
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*		
CMA CGM SAVANNAH	TIANJIN	BEJAJA			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT

Continued From Previous Sheet Sheet 3 of 3
 ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

PHOTOCOPIED

CMA CGM

ADDITIONAL CLAUSES

additional costs, including but not limited to storage, demurrage, plugging, monitoring or extra on forwarding costs, shall be for Merchant's account and payable before delivery and the carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage resulting thereof.

358. Following the exceptional measures adopted by various governments in relation with the outbreak of COVID-19 virus and the operational constraints resulting thereof, the Merchants are hereby notified that the carriage of cargo may be disrupted or delayed. Cargo may not be loaded on the intended vessel and may be on forwarded to the port of destination on any alternative vessel at Carrier's sole discretion. Furthermore in case of disruption of ports' operations, the cargo may be discharged in an alternative port without notice and - subject to availability - be on forwarded to the original intended port of destination. Carrier reserve its rights to accomplish the bill of lading in any alternative port. All additional costs, including but not limited to storage, demurrage, plugging, monitoring at the alternative discharge port or extra on forwarding costs, shall be on Merchant's account and payable before delivery and the carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage resulting thereof.

361. Following to the strike affecting the port of Bejaja, and in application of the clause 10 of our bill of lading - matters affecting performance - cargo may be discharged in an alternative port without notice

and - subject to availability - be on forwarded to the original intended port of destination. All additional costs, including but not limited to storage and terminal handling charges, all transshipment demurrage at the alternative discharge port, or all extra on forwarding costs, shall be for Merchant's account and payable upon delivery. Carrier shall not be liable for any delay or suspension in the carriage

366. The Merchant warrants that the particulars relating to the Goods have been checked and that such particulars are adequate and correct. In case of failure of the Merchant to comply with such warranty, the Carrier shall be entitled to charge the Merchant at any time an amount of USD 2,000 per Container or Goods (for non-containerized cargo) as processing and administrative fees. This fee shall also be applicable in case of discrepancy between the Verified Gross Mass (VGM) sent to the Carrier, or the weight declared to the Carrier (for non-containerized cargo), and the weight declared by the Shipper in his shipping instruction or otherwise weighted during the Carriage.

372. Merchant consents to the Carrier sharing information and data contained in the Bill of Lading and/or related to the performance of the Carriage of the Goods with third parties, including but not limited to digital supply chain platforms.

PLACE AND DATE OF ISSUE TIANJIN

03 DEC 2021

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.



BY CMA CGM Tianjin

as agents for the carrier CMA CGM S. A.

SIGNED FOR THE SHIPPER





*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED
TRANSPORT BILL OF LADING

Annexe 04

SHIPPER YILI TRADING CO., LIMITED UNIT 2508A 25/F BANK OF AMERICA TOWER 12 HARCOURT RD CENTRAL HK		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER OKRM5S1MA/OKRM5S	
CONSIGNEE EURL EXTRA STAR IMPORT EXPORT RUE SAID BOUREFREF EL EULMA -SETIF-ALGERIE R C:13B 0090348-19/00 NIF:001319009034863**		EXPORT REFERENCES		BILL OF LADING NUMBER TSHY320246	
NOTIFY PARTY Carrier not to be responsible for failure to notify EURL EXTRA STAR IMPORT EXPORT RUE SAID BOUREFREF EL EULMA -SETIF-ALGERIE R C:13B 0090348-19/00 NIF:001319009034863***					
PRE CARRIAGE BY*		PLACE OF RECEIPT*		FREIGHT TO BE PAID AT	
				TIANJIN	
VESSEL		PORT OF LOADING		PORT OF DISCHARGE	
CMA CGM SAVANNAH		TIANJIN		BEJAJA	
				NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING THREE (3)	
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS		NO AND KIND OF PACKAGES		DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	
				GROSS WEIGHT CARGO	
				TARE	
				MEASUREMENT	
				KGS	
				KGS	
				CBM	
TCLU6191237 SEAL P7609032 N/M		1 x 20ST 1080 CARTONS		27900.000 2320 17.000	
CMAU1893685 SEAL P7609040		1 x 20ST 1080 CARTONS		27900.000 2190 17.000	
CMAU1947230 SEAL P7609095		1 x 20ST 1080 CARTONS		27900.000 2180 17.000	
		3 X 20ST 3240 CARTONS SAY THREE THOUSAND TWO HUNDRED FORTY CARTONS			
Continued on Next Sheet Sheet 1 of 3 ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge.			225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver. 251. Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 20 per day per 20 ft and USD 52 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 48 per day per 20 ft and USD 96 per day per 40 ft. From the 61st day USD 62 per		
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (with prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE		TIANJIN 03 DEC 2021		SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM Tianjin as agents for the carrier CMA CGM S. A.	
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING					

ORIGINAL

Annexes 05

1. Exporter YIWU MOGADISHU TRADING CO., LTD ADD: ROOM 1113, UNIT 2, WUYUE PLAZA, JIANGDONG STREET, YIWU CITY, ZHEJIANG CHINA VIA YILI TRADING CO., LIMITED UNIT 2508A 25/F BANK OF AMERICA TOWER 12 HARCOURT RD CENTRAL HK CHINA ***		Serial No. CCPIT351 2104406719 Certificate No. 21C3307Y1949/00152		
2. Consignee EURL EXTRA STAR IMPORT EXPORT RUE SAID BOUREFREF EL-EULMA - SETIF - ALGERIE R.C: 13B-0090348-19/00 NIF: 001319009034863 N ART: 1920 6114 086 CAPITAL SOCIAL: 60.000.000,00 DA				
3. Means of transport and route FROM TIANJIN CHINA TO BEJAJA ALGERIA BY SEA		5. For certifying authority use only <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE IS CHINA CHAMBER OF INTERNATIONAL COMMERCE </div>		
4. Country / region of destination ALGERIA		VERIFY URL: HTTP://CHECK.CCPITECO.NET/		
6. Marks and numbers N/M	7. Number and kind of packages; description of goods SAY THREE THOUSAND TWO HUNDRED AND FORTY (3240) CARTONS OF FASTENING PIECE ***	8. H.S.Code 7317	9. Quantity G. WEIGHT 83700KGS	10. Number and date of invoices KL-2021-26 OCT.17,2021
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China.		12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct.		
<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">YIWU, CHINA DEC.16,2021</p>		<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">YIWU, CHINA DEC.16,2021</p>		
Place and date, signature and stamp of authorized signatory		Place and date, signature and stamp of certifying authority		

YILI TRADING CO; LIMITED

ADD:UNIT 2508A BANK OF AMERICA TOWER 12 HARCOURT RD CENTRAL HONG KONG
TEL:0579-85183587 FAX:0579-85183587

Date:DEC/3/2021

CERTIFICATE OF CONFORMITY

CONSIGNEE :

EURL EXTRA STAR IMPORT EXPORT RUE SAID
BOUREFREF
EL EULMA -SETIF-ALGERIE
NIF: 0013 19009034863

original

SHIPPER:

YILI TRADING CO; LIMITED

NOUS SOUSSIGNONS CHOICE INTERNATIONAL TRADING CO.,LTD.AVOIR CERTIFY QUELA
MARCHANDISE A ETAIT FABRIQUEE PAR NOTRE USINE ET QUELLE EST COMFORME AUX
NORMES INTERNATIONALES ISO9001-2000

HEREBY CERTIFY THAT AKK ABOVE GAVEN INFORMATIONS ARE CORRECT AND THE GOODS
ARE DESIGNED AND MANUFACTURED IN OUR COMPANY WHICH CONFIRM TO
INTERNATIONAL STANDARD AND SAFETY.

INVOICE NO: KL-2021-26

B/L NO.: TSHY320246

CARTONS: 3240CTNS

QUALITY STANDARD AS PER ISO9001-2000

ORIGIN OF GOODS: CHINA

For and on behalf of
YILI TRADING CO., LIMITED
億力貿易有限公司



Authorized Signature(s)

Désignation du Produit	13 a- Sous position tarifaire	Produit 1 1/1	Produit 2
			8414302900
	b- Libellé tarifaire	- - - - Autres	
	c- Désignation commerciale détaillée	COMPRESSOR	
A/Base de calcul	14 a- Prix unitaire	102,8000	
	b- Quantité complémentaire	5000,0000	
	c- Prix total net dans la monnaie de facturation (prix effectivement payé ou prix à payer)	0,0000	
	d- Paiements indirects (voir case 9 b)	0,0000	
	15 Total A (EN MONNAIE DE FACTURATION)	0,0000	
Eléments à rajouter (En Monnaie de Facturation)	16 Coûts supportés par l'acheteur	0,0000	
	a- Commissions, à l'exception des commissions d'achat	0,0000	
	b- Frais de courtage	0,0000	
	c- Contenants et emballages	0,0000	
	17 Produits et services fournis par l'acheteur, sans frais ou à coût réduit, et utilisés lors de la production et de la vente pour l'exportation des marchandises importées :		
	a- matières, composants, parties et éléments similaires incorporés dans les marchandises importées.	0,0000	
	b - outils, matrices, moules et objets similaires utilisés lors de la production des marchandises importées.	0,0000	
	c - matières consommées dans la production des marchandises importées.	0,0000	
	d - travaux d'ingénierie, d'étude, d'art et de désigne, plans et croquis exécutés ailleurs qu'en Algérie et nécessaires pour la production des marchandises importées.	0,0000	
	18 Redevances et droits de licence (voir case 10 a)	0,0000	
19 Produit de toute revente, cession ou utilisation ultérieure revenant au vendeur. (voir case 10 b)	0,0000		
20 Frais de livraison jusqu'au (indiquer le lieu d'introduction)	3250460,0000		
a- frais de transport	0,0000		
b- frais de chargement et de manutention	0,0000		
c- assurance	0,0000		
21 Total B (EN MONNAIE DE FACTURATION)	27781,7094		
Eléments à retrancher (En Monnaie de Facturation)	22 Frais de transport après l'arrivée au lieu d'introduction	0,0000	
	23 Frais relatifs à des travaux de construction, d'installation, de montage, d'entretien ou d'assistance technique entrepris après l'importation	0,0000	
	24 Autres frais.....(à spécifier)	0,0000	
	25 Droits de douane et taxes à payer en Algérie en raison de l'importation ou de la vente des marchandises.	0,0000	
	26 Total C (EN MONNAIE DE FACTURATION)	0,0000	
	27 Valeur déclarée = A+B -C (EN MONNAIE DE FACTURATION)	27781,7094	
	28 Taux de conversion	117,0000	
	29 Valeur déclarée (EN MONNAIE NATIONALE)	3250460,0000	

MINISTERE DES FINANCES

DIRECTION GENERALE
DES DOUANESوزارة المالية
المديرية العامة
للجمارك

DECLARATION DES ELEMENTS RELATIFS A LA VALEUR EN DOUANE

(page 1)

Exemplaire statistique

1 Nom et adresse du vendeur MIDEA ELECTRIC TRADING SINGAPORE		3a N° & date de la déclaration 2022-0	A usage administratif
2a Nom et adresse /raison sociale de l'acheteur SARL LOTFI ELECTRONICS LOTISSEMENT MAHSAS 34000		3b Code de bureau 79 BEJAIA PORT	
2b Numéro d'identification fiscal (NIF) de l'importateur 000534046333811 34001		4 Nombre de produits 2930	
2c Nom et adresse du déclarant 53 Rampe du port bejaia 06000			
2d Numéro d'agrément du déclarant 2001 /			
+ NOTE IMPORTANTE Le déclarant de la valeur qui signe et dépose la présente déclaration s'engage quant à l'exactitude et l'intégralité des éléments figurant sur ce formulaire et sur toute feuille supplémentaire jointe et quant à l'authenticité de tout document présenté à l'appui de ces éléments. Le déclarant de la valeur s'engage également à fournir toute information ou document supplémentaire nécessaire pour la détermination de la valeur en douanes des marchandises.		5 Conditions de livraison FOB	
		6 N°(s) et date(s) de la (les) facture(s) dans 2203090027 / 20220309	
		7 N°(s) et date(s) du (des) contrat(s) /	
8 marquez par un (x) la case appropriée.			
a- L'acheteur et le vendeur sont-ils liés au sens de l'article 16.2 du CDA* ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
b- Si OUI, les liens ont-ils influencé le prix des marchandises déclarées ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
c- La douane a-t-elle déjà examiné les liens entre l'acheteur et le vendeur ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
d- Le cas échéant, la valeur transactionnelle des marchandises importées est-elle très proche d'une des valeurs mentionnées à l'article 16 ter 2) b) du CDA ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
e- Autres explications ras			
9 marquez par un (x) la case appropriée.			
a - Existe-il des restrictions concernant la cession ou l'utilisation des marchandises autres que les restrictions qui :			
- Sont imposées ou exigées par la loi ou par les autorités publiques,			
- Limitent la zone géographique dans laquelle les marchandises peuvent être revendues,			
- n'affectent pas substantiellement la valeur des marchandises ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
b - La vente ou le prix est-il subordonné à des conditions ou à des prestations dont la valeur n'est pas déterminable pour ce qui se rapporte aux marchandises à évaluer ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
Spécifiez la nature des restrictions, conditions, ou prestations selon le cas.			
Si la valeur des conditions ou prestations est déterminable, indiquer le montant dans la case n° 14 d			
10 marquez par un (x) la case appropriée.			
a -Existe-il des redevances et des droits de licence relatifs aux marchandises importées que l'acheteur est tenu d'acquitter, soit directement soit indirectement, en tant que condition de la vente ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
b -La vente est-elle conditionnée par un accord aux termes duquel une partie du produit de toute revente, cession ou utilisation ultérieure des marchandises, revient directement ou indirectement au vendeur ?		OUI <input type="checkbox"/>	NON <input checked="" type="checkbox"/>
11- Informations complémentaires ras			
Lieu BEJAIA PORT	Date	Nom du signataire	signature
* CDA : Code des Douanes Algérien			

1 DECLARATION		2 LIBELLE		3 FEUILLET		4 total / articles		EXEMPLAIRE DECLARANT			
7 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL		21 PAYS DEST. DEF		22 RELAT. VENTE / ACHAT		23 COEF. AJUST		ENREGISTREMENT			
SARL LOPEL ELECTRONICS		CODE		CP		10		N°		GACHET DU BUREAU	
10155555555555555555		15 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL		24		25		DATE - HEURE		2022 06-13 17:00	
MIDJA ELECTRIC TRADING (SIN)		16		17		18		CODE - BUREAU		2022 06-13 17:00	
158 CECIL STREET 07-09/02/SING		20 PAYS ACHAT VENTE		21		22		TYPE D'OPERATION		M/FINANCEMENT	
TRANSTI T.R.H		24		25		26		11		12	
53 RABD DU PORT BEJAIA 06000		26		27		28		13		14	
COMPRESSOR		27		28		29		15		16	
COMPRESSOR		28		29		30		17		18	
COMPRESSOR		29		30		31		19		20	
COMPRESSOR		30		31		32		21		22	
COMPRESSOR		31		32		33		23		24	
COMPRESSOR		32		33		34		25		26	
COMPRESSOR		33		34		35		27		28	
COMPRESSOR		34		35		36		29		30	
COMPRESSOR		35		36		37		31		32	
COMPRESSOR		36		37		38		33		34	
COMPRESSOR		37		38		39		35		36	
COMPRESSOR		38		39		40		37		38	
COMPRESSOR		39		40		41		39		40	
COMPRESSOR		40		41		42		41		42	
COMPRESSOR		41		42		43		43		44	
COMPRESSOR		42		43		44		45		46	
COMPRESSOR		43		44		45		47		48	
COMPRESSOR		44		45		46		49		50	
COMPRESSOR		45		46		47		51		52	
COMPRESSOR		46		47		48		53		54	
COMPRESSOR		47		48		49		55		56	
COMPRESSOR		48		49		50		57		58	
COMPRESSOR		49		50		51		59		60	
COMPRESSOR		50		51		52		61		62	
COMPRESSOR		51		52		53		63		64	
COMPRESSOR		52		53		54		65		66	
COMPRESSOR		53		54		55		67		68	
COMPRESSOR		54		55		56		69		70	
COMPRESSOR		55		56		57		71		72	
COMPRESSOR		56		57		58		73		74	
COMPRESSOR		57		58		59		75		76	
COMPRESSOR		58		59		60		77		78	
COMPRESSOR		59		60		61		79		80	
COMPRESSOR		60		61		62		81		82	
COMPRESSOR		61		62		63		83		84	
COMPRESSOR		62		63		64		85		86	
COMPRESSOR		63		64		65		87		88	
COMPRESSOR		64		65		66		89		90	
COMPRESSOR		65		66		67		91		92	
COMPRESSOR		66		67		68		93		94	
COMPRESSOR		67		68		69		95		96	
COMPRESSOR		68		69		70		97		98	
COMPRESSOR		69		70		71		99		100	
COMPRESSOR		70		71		72		101		102	
COMPRESSOR		71		72		73		103		104	
COMPRESSOR		72		73		74		105		106	
COMPRESSOR		73		74		75		107		108	
COMPRESSOR		74		75		76		109		110	
COMPRESSOR		75		76		77		111		112	
COMPRESSOR		76		77		78		113		114	
COMPRESSOR		77		78		79		115		116	
COMPRESSOR		78		79		80		117		118	
COMPRESSOR		79		80		81		119		120	
COMPRESSOR		80		81		82		121		122	
COMPRESSOR		81		82		83		123		124	
COMPRESSOR		82		83		84		125		126	
COMPRESSOR		83		84		85		127		128	
COMPRESSOR		84		85		86		129		130	
COMPRESSOR		85		86		87		131		132	
COMPRESSOR		86		87		88		133		134	
COMPRESSOR		87		88		89		135		136	
COMPRESSOR		88		89		90		137		138	
COMPRESSOR		89		90		91		139		140	
COMPRESSOR		90		91		92		141		142	
COMPRESSOR		91		92		93		143		144	
COMPRESSOR		92		93		94		145		146	
COMPRESSOR		93		94		95		147		148	
COMPRESSOR		94		95		96		149		150	
COMPRESSOR		95		96		97		151		152	
COMPRESSOR		96		97		98		153		154	
COMPRESSOR		97		98		99		155		156	
COMPRESSOR		98		99		100		157		158	
COMPRESSOR		99		100		101		159		160	
COMPRESSOR		100		101		102		161		162	
COMPRESSOR		101		102		103		163		164	
COMPRESSOR		102		103		104		165		166	
COMPRESSOR		103		104		105		167		168	
COMPRESSOR		104		105		106		169		170	
COMPRESSOR		105		106		107		171		172	
COMPRESSOR		106		107		108		173		174	
COMPRESSOR		107		108		109		175		176	
COMPRESSOR		108		109		110		177		178	
COMPRESSOR		109		110		111		179		180	
COMPRESSOR		110		111		112		181		182	
COMPRESSOR		111		112		113		183		184	
COMPRESSOR		112		113		114		185		186	
COMPRESSOR		113		114		115		187		188	
COMPRESSOR		114		115		116		189		190	
COMPRESSOR		115		116		117		191		192	
COMPRESSOR		116		117		118		193		194	
COMPRESSOR		117		118		119		195		196	
COMPRESSOR		118		119		120		197		198	
COMPRESSOR		119		120		121		199		200	
COMPRESSOR		120		121		122		201		202	
COMPRESSOR		121		122		123		203		204	
COMPRESSOR		122		123		124		205		206	
COMPRESSOR		123		124		125		207		208	
COMPRESSOR		124		125		126		209		210	
COMPRESSOR		125		126		127		211		212	
COMPRESSOR		126		127		128		213		214	
COMPRESSOR		127		128		129		215		216	
COMPRESSOR		128		129		130		217		218	
COMPRESSOR		129		130		131		219		220	
COMPRESSOR		130		131		132		221		222	
COMPRESSOR		131		132		133		223		224	
COMPRESSOR		132		133		134		225		226	
COMPRESSOR		133		134		135		227		228	
COMPRESSOR		134		135		136		229		230	
COMPRESSOR		135		136		137		231		232	
COMPRESSOR		136		137		138		233		234	
COMPRESSOR		137		138		139		235		236	
COMPRESSOR		138		139		140		237		238	
COMPRESSOR		139		140		141		239		240	
COMPRESSOR		140		141		142		241		242	
COMPRESSOR		141		142		143		243		244	
COMPRESSOR		142		143		144		245		246	
COMPRESSOR		143		144		145		247		248	
COMPRESSOR		144		145		146		249		250	
COMPRESSOR		145		146		147		251		252	
COMPRESSOR		146		147		148		253		254	
COMPRESSOR		147		148		149		255		256	
COMPRESSOR		148		149		150		257		258	
COMPRESSOR		149		150		151		259		260	
COMPRESSOR		150		151		152		261		262	
COMPRESSOR		151		152		153		263		264	
COMPRESSOR		152		153		154		265		266	
COMPRESSOR		153		154		155		267		268	
COMPRESSOR		154		155		156		269		270	
COMPRESSOR		155		156		157		271		272	
COMPRESSOR		156		157		158		273		274	
COMPRESSOR		157		158		159		275		276	
COMPRESSOR		158		159		160		277		278	
COMPRESSOR		159		160		161		279		280	
COMPRESSOR		160		161		162		281		282	
COMPRESSOR		161		162		163		283		284	
COMPRESSOR		162		163		164		285		286	
COMPRESSOR		163		164		165		287		288	
COMPRESSOR		164		165		166		289		290	
COMPRESSOR		165		166		167		291		292	
COMPRESSOR		166		167		168		293		294	
COMPRESSOR		167		168		169		295		296	
COMPRESSOR		168		169		170		297		298	
COMPRESSOR		169		170		171		299		300	
COMPRESSOR		170		171		172		301		302	
COMPRESSOR		171		172		173		303		304	
COMPRESSOR		172		173		174		305		306	
COMPRESSOR		173		174		175		307		308	
COMPRESSOR		174		175		176		309		310	
COMPRESSOR		175		176		177		311		312	
COMPRESSOR		176		177		178		313		314	
COMPRESSOR		177									

Table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre 01 : généralité sur la chaine logistique.....	4
Introduction.....	4
Section 1 : Généralité sur la logistique.....	5
Historique de la logistique.....	5
Définition de la logistique.....	5
Typologie de la logistique.....	6
Les enjeux de la logistique.....	7
Les différents types de flux logistique.....	7
Flux logistique interne.....	7
Flux logistique externe.....	8
Flux d’approvisionnement ou flux amont.....	8
Flux de distribution ou flux aval.....	8
Le rôle de la logistique.....	8
Objectif de la logistique.....	9
Section 02 : présentation de la chaine logistique internationale.....	9
Définition de la chaine logistique internationale.....	9
Les nations théoriques de la supply Chain.....	10
L’évolution de la chaine logistique.....	10
Les fonctions de la chaine logistique.....	11
L’approvisionnement.....	11
La production.....	11
Le stockage.....	12
Distribution et transports.....	12

Le processus de la chaine logistique	14
Le processus approvisionnement	14
Le processus de production.....	14
Le processus de distribution.....	14
Le processus de vente.....	14
Processus gestion des retours.....	14
La structure de la chaine logistique.....	14
Les flux de la chaine logistique.....	16
Les enjeux de la chaine logistique internationale.....	18
Les prix / les coûts.....	18
La qualité des produits.....	18
Le délai.....	18
La flexibilité.....	19
Le niveau de service.....	19
Les risque.....	19
Potentiel de progrès.....	19
La différence entre la logistique et la chaine logistique.....	20
Les quatre principales différences entre la logistique et la chaine logistique	20
Section 3 : la notion de la gestion de la chaine logistique.....	20
De la logistique à la gestion de la chaine logistique.....	20
La gestion de la chaine logistique	21
Définition.....	21
Les enjeux du supply chain management.....	22
Une contribution directe à la création d'avantages concurrentiels.....	22
Appui à la mise en œuvre de la stratégie de l'entreprise.....	23
3.4.3 La diminution des capitaux immobilisée dans les opérations logistiques.....	24
Les objectifs de SCM.....	24

Les décisions et les stratégies de la fonction supply Chain management	25
Les décisions stratégique.....	25
Stratégie d'achat	26
3.6.1.2. Stratégie de production.....	26
3.6.1.3 stratégies de distribution.....	28
Les décisions tactiques.....	29
Les décisions opérationnelles.....	29
Section 04 : les incoterms et les principaux de transport international	31
Les incoterms.....	31
Définition et évolution des incoterms.....	31
Les incoterms 2020	31
Rôles des incoterms.....	32
Choix de l'incoterms	32
L'importance des incoterms.....	32
Le classement des incoterms.....	33
Le classement en fonction du risque :(type de vente)	33
Le classement en fonction des modes de transport	33
Classement des incoterms par famille.....	34
La mécanique des Incoterms.....	34
Incoterms multimodaux (il y a sept (07) incoterms)	34
Incoterms maritimes (ou fluviaux).....	35
2.7. Présentation des onze incoterms 2020.....	36
Les Limites des incoterms.....	38
L'importance des incoterms.....	39
Conclusion.....	42
Chapitre 02 : commissionnaire de transport/transitaire	43
Introduction.....	43

Section 1 : généralité sur le commissionnaire de transport/ transitaire	44
1.1. Définition de commissionnaire de transport	44
Cadre conceptuel du transit	45
Obligations du transitaire	45
Les obligations générales du transitaire tirées du mandat	45
Les obligation du mandataire	45
1.1.1.3. Les obligations du mandant.....	47
Les obligations du transitaire dans cadre du transit	47
Les activités du transitaire.....	48
Activités « matière grise ».....	48
Activités physiques à l'exportation et à l'importation... ..	48
Activités administratives... ..	48
Activités financières... ..	49
3. La facturation du transitaire	51
La facturation du transitaire à l'import.....	51
La facturation du transitaire à l'export.....	52
Le choix du transitaire.....	52
Section 02 : fonction et rôle du transitaire	53
Les fonctions du transitaire	53
a) le transitaire en tant que commissionnaire en douane	
b) le transitaire en tant que consignataires de la cargaison	
c) le transitaire en tant que logisticien	
d) le transitaire en tant qu'agent de manutention	
Les rôles du transitaire	56
☐ Fonction spécifique du transitaire : assurer la rupture de charge :	
☐ Rôle principal du transitaire : effectuer les opérations juridiques intermédiaires	
☐ Rôle accessoire du transitaire : Agir physiquement sur la marchandise	

Section 03 : Les statuts juridiques de transitaires	58
3. Les droits du transitaire	60
Droit de facturation... ..	60
Droit de rémunération... ..	60
Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire.....	61
4. Les Responsabilité du transitaire.....	61
Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandant	61
Dans le cadre du mandat	61
Dans le cadre de ses autres missions... ..	62
Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers	63
Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers.....	63
4.2.2.. Vis-à-vis de l'administration... ..	64
Section 04 : les enjeux du transitaire	66
Avantages des opérations de transit efficaces	66
Approche pour un système de transit efficace.....	66
Partage d'informations efficaces... ..	67
Système de garantie.....	67
Simplification des formalités de douane	67
Gestion des risques.....	67
Scellements douaniers et autres mesures de sécurité	68
Infrastructure frontalière	68
Gestion coordonnée des frontières... ..	68
Mesure des performances... ..	68
Pays en développement sans littoral (PDSL)	69
Complexités des procédures de transit	70
5. Le transport maritime et sa relation avec le transitaire	71
Consignataire et la relation avec le transitaire.....	71

Consignataire du navire.....	71
Consignataire de la marchandise.....	72
6. L’acconier.....	72
7. Le courtier maritime (Shipbroker)	73
8 Le conducteur en douane de navires.....	73
9 Le manutentionnaire (Stevedoring).....	73
Conclusion.....	75
Chapitre 3 : Etude de cas pratique Sarl transit RAOUF.....	76
Introduction générale.....	76
Introduction.....	77
Section 01 : présentation de l’agence de transit	77
1. présentation des postes de travail	77
Directeur général	77
Financement comptables.....	77
Chef déclarant en douane	77
Agent de saisie.....	78
Déclarant en douane	78
Agent de visite.....	78
Section 02 : Présentation Du Port de Bejaia.....	78
1. Historique	78
2. Situation géographique.....	79
Mouillage	79
Accès au port.....	80
Bassin du port.....	80
3. les missions de port de Bejaia	80
Section 03 : La pratique de dédouanement	81
1. Le dossier de dédouanement	81

2. La procédure de dédouanement.....	81
Les différents documents utilisés.....	81
Les dossiers.....	82
Le premier dossier.....	82
Le deuxième dossier.....	83
Le troisième dossier.....	83
Le quatrième dossier.....	83
Section 04 : la conduite en douane.....	84
□ La déclaration des marchandises.....	84
1. la conduite et la mise en douane.....	84
2. L'établissement et la vérification de la déclaration en détail.....	84
L'établissement de la déclaration en détail.....	84
- Les étapes de la déclaration en détail.....	84
2.1.2- le déclarant en douane.....	85
Le propriétaire.....	85
Le commissionnaire en douane.....	85
Le transporteur.....	85
2.1.3. Le dépôt de déclaration en détail.....	85
Le contrôle et la vérification de déclaration.....	86
Contrôle documentaire de la recevabilité.....	86
3. la liquidation et l'acquittement des droits et taxe.....	87
4. L'enlèvement des marchandises.....	88
5. Régimes douaniers.....	88
6. facilitations.....	89
6.1. Dépôt temporaire.....	89
6.2 Dédouanement à distance.....	89
6.3. Circuit vert.....	89

6. 4. Droits de douane.....	89
Conclusion.....	91
Conclusion générale.....	92
Bibliographie	
Conclusion générale	94
Bibliographie.....	97
Annexes	

Résumé

L'augmentation du volume des échanges internationaux et le développement du fonctionnement de la chaîne logistique internationale sont le plus souvent confiés à des intermédiaires appelés «les transitaires » qui interviennent dans les étapes de production et en aval de la chaîne de production et mettent en œuvre les démarches administratives et règlements. Par l'Administration générale des douanes. Le but de cette étude est de comprendre le processus de dédouanement d'une variété de marchandises en étudiant la littérature systématique et les études de cas commerciales de l'entreprise.

Mots-clés : chaîne logistique internationale, commission de transport, procédures de dédouanement.

Summary :

The increase in the volume of international trade and the development of the functioning of the international logistics chain are most often entrusted to intermediaries called "freight agents" who intervene in the production stages and downstream of the production chain and put in place implement administrative procedures and regulations. by the General Customs Administration. The purpose of this study is to understand the customs clearance process of a variety of goods by studying systematic literature and company business case studies.

Keywords: international supply chain, freight forwarding, customs clearance procedures

ملخص :

زيادة في حجم التجارة الدولية وتطوير تشغيل سلسلة الخدمات اللوجستية الدولية في معظم الأحيان إلى وسطاء يطلق عليهم "وكلاء الشحن" الذين يتدخلون في مراحل الإنتاج والمصب في سلسلة الإنتاج

ويقومون بتنفيذ الإجراءات والإدارية المطلوبة الإجراءات واللوائح. من قبل الإدارة العامة للجمارك. الغرض من هذه الدراسة هو فهم عملية التخليص الجمركي لمجموعة متنوعة من البضائع من خلال دراسة الأدبيات المنهجية ودراسة الحالة العملية للشركة.

الكلمات المفتاحية: سلسلة الخدمات اللوجستية الدولية، شحن البضائع، إجراءات التخليص الجمركي.