

Université Abderrahmane Mira Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences économiques



MÉMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie du transport

Thème

**Le rôle des transitaires dans le transport maritime des
marchandises : Cas des transitaires de la wilaya de
Bejaia**

Préparé par :

- M^{elle} OUZZANE Noria

Jury :

President : Mr Rachid Mohamed

Examineur : Mr Mouffok Nacer Eldine

Rapporteur : Dr Gana Brahim

Année Universitaire : 2015-2016

Remerciements

Mes remerciements vont à toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire, plus particulièrement :

□ Mon directeur de mémoire **M. GANA Brahim** qui m'a été d'une grande aide. Pour avoir dirigé mon travail et m'orienter vers une démarche scientifique pragmatique. Pour son suivi, pour ses conseils, sa disponibilité et pour ses idées qui sont constructifs.

□ Sans oublier mes chers parents, qui m'ont toujours encouragée et se sont vraiment sacrifiés, pour que je puisse terminer mes études, pour aller plus loin dans ma vie, un grand merci pour eux.

□ Mes frères, sœurs, mes ami(e)s et mes connaissances qui m'ont tous encouragé dans la rédaction de ce mémoire. Je vous remercie d'être toujours là pour moi ;

□ Je tiens à remercier les enseignants du département des sciences économiques et mes condisciples de Master 2 ET.

Noria OUZZANE

Dédicace

Je dédié ce travail à:

- **Mes parents**
- **Mes frères et sœurs**

Noria OUZZANE

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

Bibliogr : Bibliographie

TM: Transport Maritime

MP: Matières Premières

OMI: Organisation Maritime International

CTN : Conteneur

CD : Code des Douanes

BL: Bill of Lading(connaissance)

CAF/CIF : Coût Assurance Frais / CostInsuranceFreight

Etc. : et cetera

EDI : Echange des Données Informatisées

Ex. : Exemple

Fig. : Figure

GATT : General Agreement on Tarifs and Trade / Accord Général sur les Tarifs douaniers et le commerce

N.B : Nota Bene

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

EURL: Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limité

SARL: Société à Responsabilité Limité

SA: Société Anonyme

SAS: Société Par Action Simplifiée

SNC: Société nom collectif

Sommaire

Introduction	01
CHAPITRE 1. Le transport maritime international de marchandise.....	05
Section 1 : Généralités sur le transport maritime des marchandises	05
Section 02 : Les incoterms	10
Section 03 : Les principaux intervenants et les documents dans le transport maritime international de marchandises	17
Conclusion.....	27
Chapitre 2 . Présentation de transitaires dans le transport maritime	28
Section 01 : Présentation technique du transitaire.....	28
Section 02 : Les diligences du transitaire	30
Section 03 : Les différents rôles tenus par le transitaire.....	33
Conclusion.....	45
Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : le cas de la wilaya de Bejaia.....	46
3.1. L'objectif de l'étude	46
Section 01 : Méthodologie de l'enquête	47
Section 2 : Les caractéristiques des transitaires enquêtés.....	51
Section 3 : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête	53
Conclusion du chapitre 3.....	64
Conclusion générale	65
Bibliographie	67

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits, telles que les matières premières, les produits semi traités et les produits manufacturés, pour ne citer que ceux-là, qui occupent une place importante dans le commerce international. Ce dernier englobe toutes les transactions du marché mondial et regroupe l'ensemble des pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers.

L'accroissement d'échanges internationaux devient de plus en plus conséquent grâce au phénomène de la mondialisation. Ce phénomène, qui existait déjà auparavant, sans pour autant porter le nom de "mondialisation" a évolué avec la révolution industrielle. Elle s'est interrompue pendant l'entre lesdeux guerres et a repris de l'ampleur après la seconde guerre mondiale. Les acteurs principaux de la mondialisation sont les Etats Unis, l'Europe, le Japon et les pays émergeant comme la Chine et les Nouveaux Pays Industrialisés [NPI] d'Asie.

Cependant, nous ne pouvons pas parler de libre échange, sans pour autant mentionner la révolution des transports qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce international. Celle-ci a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde ce qui donne au transport une place primordiale. Ce déplacement de marchandises se fait à l'aide de différents modes de transport qui sont les transports terrestre, aérien et maritime qui ont chacun leur spécificité. Parmi ces modes de transport, nous pouvons citer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international et qui occupe une place privilégiée dans le transport de marchandise à l'international. La mondialisation progressive de l'économie a été aussi possible par le transport maritime et sa croissance exponentielle, autant au niveau de l'organisation, du développement technologique et du prix du fret.

Ce mode de transport est doté de navires très performants avec des capacités pouvant aller jusqu'à plus de 10 000 EVP¹ cela justifie le fait qui englobe de nos jours les 90 % du fret mondial.

¹Equivalent vingt pieds. C'est l'unité de base pour exprimer la capacité de navires porte-conteneurs intégraux.

Introduction générale

Dans le souci d'organiser ses transactions, un accord général sur les tarifs douaniers et le commerce désigné communément sous le sigle de GATT [Général Agreement on Tariffs and Trade] va être adopté. Celui-ci va entraîner la succession de plusieurs " rounds" lieu de négociation. L'un des derniers cycles de négociations 'Uruguay Round' de 1986 à 1994, clos par l'accord de Marrakech aboutit à la création de l'Organisation Mondiale du Commerce [OMC]. Le port est le lieu d'escale des navires destinés au transit de marchandises.

Plusieurs types de ports existent tels que les ports maritimes, fluviaux, lacustres et les ports secs.

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

L'administration des douanes en tant que représentant des pouvoirs publics dans l'exécution de ces fonctions est régulièrement en collaboration avec les importateurs, exportateurs et d'autres intermédiaires mais le plus important au regard de la douane est le commissionnaire agréé en douane (transitaire) qui travaille pour ses clients en tant que déclarant en douane.

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

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de transit à Bejaia. C'est dans ce contexte que nous avons jugé nécessaire de montrer le rôle du transitaire dans l'organisation d'une société de transit.

Ainsi notre thème sur « Le rôle du transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime : cas des transitaires de wilaya de Bejaia » s'expliquera à travers trois (03)

chapitres essentiels. Notre étude consistera tout d'abord à aborder le cadre théorique et méthodologique (premier chapitre), c'est dans cette optique que nous allons orienter notre réflexion pour répondre à la question centrale suivante :

« Quel est le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : le cas des transitaires de la wilaya de Bejaia » ?

Pour mieux cerner notre objet de recherche, il est nécessaire de formuler d'autres questions secondaires :

- Quel est le rôle du transitaire, ses fonctions, ses activités, ses obligations et sa responsabilité ?
- Quelles seraient leurs importances dans la réussite d'une transaction au niveau du transport maritime International?

Pour bien mener notre étude, on sera obligé de dégager une hypothèse qui va nous permettre de mieux cadrer notre thème à savoir :

- Le transitaire occupe une place importante à cause des activités qu'il effectue.
- Le transitaire est un auxiliaire du transport international dont le rôle peut être très étendu selon la nature du service.

Pour mener à bien ce travail, nous avons opté pour le plan suivant. Dans le premier chapitre nous allons d'abord présenter le transport maritime international des marchandises qui est constitué de trois sections : Dans la première section nous présenterons l'ordre général sur le transport maritime des marchandises. La deuxième section est intitulée les incoterms et l'importance des transitaires dans la réussite d'une transaction au niveau du transport maritime. Ensuite, dans la troisième section, nous présenterons les principaux intervenants et document de transport maritime des marchandises.

Le second chapitre intitulé présentation de transitaire dans le transport maritime des marchandises qui est constitué de trois sections : la première section, sera consacrée à la présentation technique du transitaire. Dans la deuxième section nous présenterons les diligences du transitaire. Enfin dans la troisième section nous décrirons les différents rôles tenus par le transitaire.

Introduction générale

Enfin, dans le dernier chapitre, nous essaierons à partir d'une enquête de terrain, de développer une étude originale sur les activités de transitaire dans le cas de la wilaya de Bejaia. Ce chapitre a pour vocation de monter l'importance et le rôle du transitaire via une investigation sur le terrain, par la distribution d'un questionnaire sur un échantillon d'entreprises qui exercent leurs activités sur l'ensemble du territoire de la wilaya de Bejaïa. Les dépouillements de notre enquête via le questionnaire seront traités par le logiciel Sphinx et nous analyserons en détails les principaux résultats que nous avons obtenus.

Introduction

Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des transports maritimes. Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, aluminium, phosphates, etc.). Même si, occasionnellement, le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement.

Le transport maritime tient sa suprématie dans le transport de marchandises pour plusieurs raisons : il est irremplaçable sur les longues distances¹, moins coûteux et réduit la congestion des voies terrestres par le cabotage. En clair est le moins onéreux à la tonne résultat du gigantisme et de charges salariale moins importantes².

A cet effet, ce chapitre structuré en trois sections. La première section est d'ordre général, elle sera consacrée au transport maritime des marchandises, la deuxième section traitera, les incoterms et l'importance économique de transport maritime et enfin la troisième section se penchera sur les principaux intervenants et principaux documents du transport maritime de marchandises.

Section 1 : Généralités sur le transport maritime des marchandises**1-1 : Présentation générale**

Selon la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, 50 000³ navires naviguent dans le monde entier en 2012, faisant du transport maritime le moyen de transport dans le commerce mondial le plus important, en termes de capacité. Plus de 8,7⁴ milliards de tonnes empruntent ainsi la mer (en 2011), assurant 90 % du trafic mondial. En 2012, le transport maritime mondial représente un marché de 1 500 milliards d'euros¹. En 2015, il

¹ Cela est valable, notamment pour les produits à faible valeur ajoutées transportés en grandes quantités.

² Diminution du nombre d'équipage qui est dû à l'évolution technique, ainsi que le recrutement d'une main-d'œuvre du tiers monde à bon marché

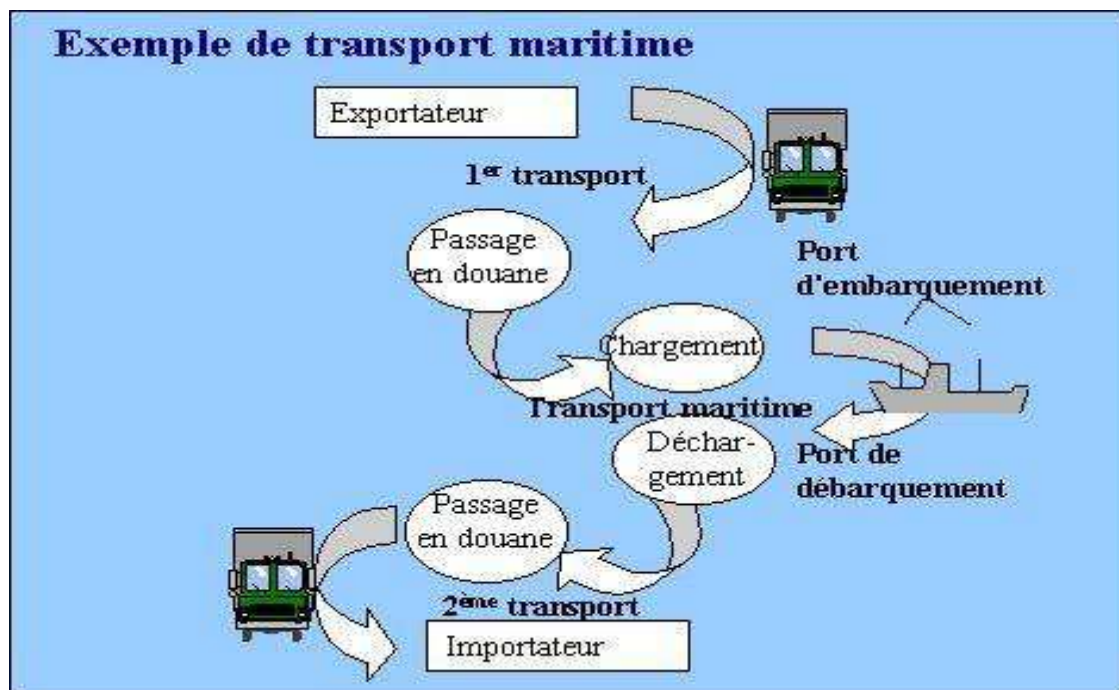
³<http://www.atlantico.fr/decryptage/transport-maritime-marche-insoupconne-qui-pese-plus-lourd-que-aeronautique-et-telecoms-florent-detroy-725479.html>

⁴http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

représente 80 % du commerce mondial en volume⁵. Malgré un ralentissement dû à la crise économique, ce marché devrait continuer de croître pour atteindre 20000 milliards d'euros en 2020.

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers »

Figure 01 : Le transport maritime



Source : K:\memoire fini\Chapitre 1 Les transports terrestres de marchandises.mhtml

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

- ✓ Chargement dans un camion puis transport routier jusqu'au port de destination,
- ✓ Passage en douane
- ✓ Embarquement sur un cargo
- ✓ Transport maritime jusqu'au port de destination
- ✓ Déchargement

⁵ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, 2015, p. 22

- ✓ Passage en douane
- ✓ Chargement sur un camion et transport jusque chez le destinataire puis déchargement.

Un tel transport peut être rendu plus complexe par :

- Utilisation de conteneurs maritimes
- Transport en Ro-Ro

1-2 : Historique et évolution de transport maritime

Dans l'histoire, la mer fut l'un des moyens le plus ancien utilisé dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises. Le transport maritime a été le moyen de transport qui a permis de découvrir et d'explorer les continents nouveaux avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles à partir desquels se sont développés ou intensifiés de nouveaux commerces y compris le commerce d'esclaves avec l'ancien continent , comme les routes continentales l'avaient déjà fait. Avant ce mode de transport était plus axé dans le transport de personne mais aujourd'hui il s'est spécialisé dans le transport des marchandises.

Les premiers bateaux sont d'une conception très simple : il s'agit de radeaux faits de morceaux de bois assemblés ou bien de pirogues ou de canoës fabriqués dans un tronc d'arbre évidé. Ils servent avant tout à se déplacer, à transporter des marchandises sur de courtes distances.

Petit à petit, l'art de la navigation s'améliore. Vers 3 000 avant J.-C., les Égyptiens utilisent des bateaux pour transporter les pierres qui servent à la construction des pyramides. Leurs navires ont des coques faites de planches ajustées. Ils sont propulsés à la rame et dirigés à l'aide d'une rame-gouvernail, mais ils possèdent aussi une petite voile carrée qu'il est possible de hisser sur un mat pour alléger le travail des rameurs. Les Égyptiens apprennent à utiliser les courants et la force des vents pour voyager dans un rayon de plus de 1 000 km.

Les Phéniciens reprennent les techniques égyptiennes. Travaillant mieux le bois, ils construisent des charpentes plus solides et bien étanches. Leurs bateaux aux formes rondes et essentiellement propulsés à la voile sont idéaux pour le transport des marchandises. Leur art de la navigation fait des Phéniciens les meilleurs commerçants et marins de la mer Méditerranée vers 1 000 avant J-C.

Les Grecs, les Étrusques puis les Romains investissent à leur tour les eaux de la Méditerranée. Ils mettent notamment au point la galère antique, navire de guerre d'environ 30 m de long embarquant un équipage de 200 hommes, propulsée par une ou plusieurs

rangées de rameurs, et équipée d'un ou plusieurs mats. Certaines galères sont armées et constituent de redoutables navires de combat.

Le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en Méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par les marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes du Moyen Âge à nos jours. De 1300 à 1500, les Vénitiens étaient à la tête d'une puissante flotte marchande qui servait exclusivement les intérêts des marchands et de la cité. À partir de 1600, et jusqu'en 1650, les Hollandais occupèrent la première place du commerce maritime, en assurant un service d'affrètement au voyage autour du globe pour les marchands d'Europe occidentale.

Deux évolutions technologiques sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles : l'utilisation de la vapeur comme force motrice (déjà expérimentée par Denis Papin au début du XVIII^e siècle sur un bateau à aubes) et l'emploi du fer dans la construction navale. Les premières tentatives de navigation fluviale à vapeur sont dues à Jouffroy d'Abbans en 1783, et à l'Américain Robert Fulton en 1807. En 1819, le voilier américain Savannah effectuait une partie de la traversée de l'océan Atlantique à la vapeur, ouvrant la voie au bateau britannique Sirius, qui traversa tout l'Atlantique à la vapeur en 1838. Le fer fut utilisé pour la première fois dans la construction du voilier Ironsides, mis à flot à Liverpool en 1838.

L'ouverture du canal de Suez, en 1869, eut une influence économique majeure pour le commerce maritime. Coïncidant avec la mise au point du moteur alternatif à triple expansion, à la fois fiable et économique comparé aux machines équipant les premiers navires, l'achèvement du canal permit un service rapide entre l'Europe de l'Ouest et l'Asie. Le premier vapeur conçu comme cargo-citerne de haute mer fut le Glückauf, construit en Grande-Bretagne en 1886. Son port en lourd était de 2 740 t et il naviguait à une vitesse de 11 nœuds (20 km/h)⁶⁶.

En 1903, le Wandal, un vapeur naviguant sur la Volga, était propulsé par le premier moteur Diesel installé sur un navire. En 1912, le navire danois Selandia fut le premier vaisseau de haute mer à être équipé d'un tel moteur.

Après la Première Guerre mondiale, des progrès majeurs furent accomplis, en particulier dans la mise au point de la propulsion turboélectrique. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale.

⁶⁶http://issuu.com/lilihida/docs/bateau2_1_/11 consulté le 03/03/2016.

- ✓ En revanche, le transport maritime de marchandises est très important et indispensable à l'économie mondiale. Pourtant, même s'il est l'un des modes de transport les plus sûrs (notamment, en comparaison avec la route) et il eut une influence économique majeure pour le commerce maritime mondiale.

1-3 : La législation dans le transport maritime

Il y a sur la mer des lois applicables au contrat de transport, on trouve :

1-3-1 : La convention de Bruxelles de 25 août 1924

C'est la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, dite aussi « règles de la Haye » qui est promulguée par le décret du 25 mars 1939 et ratifiée par 78 États dont la France. Elle s'applique aux transports internationaux à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des États signataires. C'est le régime normal du contrat de transport international. Sont liés (état au premier septembre 1997) par cette convention les pays suivants: Algérie, Allemagne, Angola, Antigua, et Barbuda, Argentine, Australie, Bahamas, Barbade, Belgique, Belize, Bolivie, Cameroun, Cap-Vert, Chypre, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, République Dominicaine, l'Équateur, l'Espagne, États-Unis, d'Amérique, Fidji, France, Gambie, Ghana, Grenade,

1-3-2 : Le protocole de Visby de 23 février 1968

Appelé aussi les règles de Visby ; il assure la convention de 1924 et il a modifié l'article (10) de la convention de Bruxelles de 25 août 1924 pour citer une liste très précise en trois (03) situations dans lesquelles la convention s'applique :

- ✓ Au cas de connaissement émis dans un État signataire ;
- ✓ Au cas où le transport a lieu au départ d'un port de source de droit de commerce international d'un État signataire ;
- ✓ Au cas où une clause de connaissement stipule que le transport sera soumis à la convention.

1-3-3 : La convention des États Unis sur le transport maritime de marchandises du 31 Mars 1978

Appelé aussi règles de Hambourg, leur correcte appellation est « convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer » elle concerne un régime juridique concernant le droit de contrat de transport du fait de son champ d'application cette convention est conçue sur la base d'un projet de convention établi par la Commission des Nations Unies pour

le droit commercial international à la demande de la conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement, son secteur d'application est :

- ✓ Le connaissement émis dans un pays signataire ;
- ✓ Elle est conventionnellement déclarée applicable ;
- ✓ Le port de chargement ou de déchargement est situé dans un pays signataire.

A l'international, les dispositions juridiques applicables au transport maritime prennent leurs origines dans la convention de Bruxelles (25 août 1924) communément appelée règle de la Haye et les règles de Hambourg (1 novembre 1992). Tout dernièrement, le transport maritime a été gratifié d'une nouvelle convention appelée "convention de Rotterdam".

Cette nouvelle convention qui a été

Adopté le 11 décembre 2008 par les Nations Unies et signée à Rotterdam le 23 septembre 2009 vise à régir les contrats internationaux de transport maritime de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer. Elle semble être plus équitable que les règles de Visby et de Hambourg car elle introduit beaucoup de nouveautés afin de mettre les chargeurs africains au même niveau d'information et d'appréhension sur les nouvelles obligations, la responsabilité envers le transporteur vis-à-vis des tiers, en somme sur les contrats de transports maritimes.

En dehors des conventions citées, il y a aussi les conférences⁷ les pools⁸, les consortiums⁹ et les alliances qui participent aussi à l'organisation de ce mode de transport.

Section 02 : Les incoterms

Parmi les éléments importants à étudier attentivement dans un contrat de vente international, il y a bien entendu le transport, mais aussi les opérations de dédouanement et l'assurance.

Les questions auxquelles le vendeur et l'acheteur sont confrontés sont donc : qui va prendre en charge le transport ? Vais-je en tant que vendeur, laisser tout ou partie de la responsabilité de ce transport à l'acheteur ? A quel moment précis et quel lieu le transfert du coût et du risque aura-t-il lieu ?

Dès les années 1920, la Chambre de Commerce Internationale a constaté que les partenaires commerciaux avaient, le plus souvent une interprétation différente des termes commerciaux.

⁷Accords passés entre compagnies maritimes visant principalement à l'uniformisation des tarifs.

⁸Associations passés entre compagnies maritimes pour organiser l'ensemble des rotations de leurs navires

⁹Accords entre compagnies de lignes régulières qui ont d'abord pour objectif de fournir des services organisés

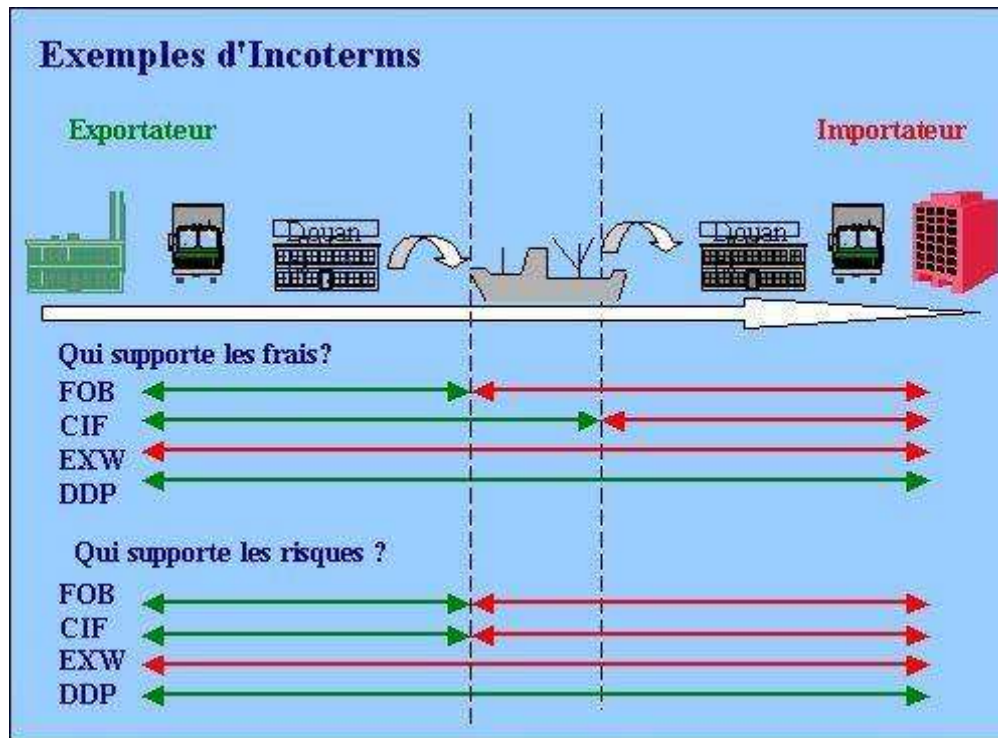
Ces termes indiquent comment les parties, le vendeur et l'acheteur, peuvent se répartir les coûts et les risques du transport et qui ont la responsabilité du dédouanement à l'exportation et à l'importation. Cela a conduit à l'élaboration par la CCI, des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux.

La première version des incoterms « International Commercial Terms » date de 1936. Il s'agissait de normaliser les termes commerciaux utilisés pour le transport des marchandises par mer FOB « Free On Board », franco à bord ; CIF « Cost Insurance and Freight », cout assurance et fret

En 1953, une deuxième version constitue une révision approfondie. En 1967, apparaissent les incoterms DAF « Delivered At Frontier » et DDP « Delivered Duty Paid » en fonction du quel acheteur n'a qu'une prestation minimale. En 1976, le premier incoterm adapté au transport aérien apparaît. En 1980, la CCI tient compte du changement profond dans le transport international qu'apporte le développement du conteneur. De nouveaux incoterms apparaissent alors, ils sont adaptés au transport intermodal. La version de 1990 intègre l'EDI ; celle de l'année 2000 apporte une simplification heureuse dans la répartition des frais de chargement et de déchargement (incoterms multimodaux). Elle améliore aussi la cohérence : la responsabilité du dédouanement est renversée en FAS « Free Alongside Ship »

- ✓ C'est au vendeur de l'effectuer à l'exportation ;
- ✓ C'est à l'acheteur d'assurer le dédouanement à l'importation

Figure 02 : La répartition des frais et risques : les incoterms



Source : K:\memoire fini\Chapitre 1 Les transports terrestres de marchandises.mhtml

2-1 : Définition des incoterms

Les incoterms (contraction de l'expression anglaise International Commercial Terms) sont des termes normalisés qui servent à définir les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux, ils sont mis au point par la chambre de commerce international à 1936. Ils sont en nombre de treize (13) et sont classés en quatre familles :

- ✓ La famille C : COST ou CARRIAE : CFR, CIF, CPT, CIP.
- ✓ La famille D : DELIVERED : DAF, DES, DEQ, DDU, DDP.
- ✓ La famille E : EX : EXW.
- ✓ La famille F : FREE : FCA, FAS, FOB.

Tableau 01 : Liste exhaustive des incoterms

SIGLES	INCOTERMS 1990 (Anglais)	INCOTERMS 1990 (Français)
EXW	EX Work...named place	Usine...lieu convenu
FCA	Free Carrier...named place	Franco transporteur...lieu convenu
FAS	Free Alongside ship...named port of shipment	Franco le logi-du-bateau...port d'embarquement convenu
FOB	Free on board...named port of shipment	Franco a board...port d'embarquement convenu
CFR	Cost and freight...named port of destination	Cout et fret...port de destination convenu
CPT	Carriage Paid To...named place of destination	Port payé jusqu'à...lieu de destination convenu
CIF	Cost Insurance Freight...named port of destination	Cout, assurance et fret...port de destination convenu
CIP	Carriage and Insurance Paid to...named place of destination	Port et assurance payé, point de destination convenu
DAF	Delivered At Frontier...named place	Rendu a la frontière...lieu convenu
DES	Delivered Ex Ship...named port of destination	Rendu non déchargé...port de destination convenu
DEQ	Delivered Ex Quay...named port of destination	Rendu a quai...port de destination convenu
DDU	Delivered Duty Unpaid...named place of destination	Rendu dus...lieu de destination convenu
DDP	Delivered Duty Paic...named place of destination	Rendu droits acquittés...lieu de destination convenu

Source : Corinne PASCO « commerce international », 6^{ème} Edition Dunod, Paris, 2006. Page 62.

2-2 : Contenu détaillé des incoterms

Les incoterms s'expriment par une abréviation anglophone en trois lettres comme les en trouvent ci-après :

❖ EXW (Ex Works)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement, l'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur.

❖ FCA (Free Carrier)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise dédouanée à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur paye le transport principal.

❖ FAS (Free Along Ship)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire sur le quai. L'acheteur doit supporter tout les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Il dédouane la marchandise à l'exportation.

❖ FOB (Free On Board)

Le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu et placer celles-ci à bord du bateau le transfert des risques a lieu lorsque les marchandises ont passé le bastingage.

❖ CFR (Cost and Freight)

Le vendeur choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu, effectue le chargement sur navire et les formalités douanière d'exportation. Le point de transfert des risques est le même qu'en FOB.

❖ CIF (Cost Insurance and Freight)

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport.

❖ CPT (Carriage Paid To)

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret jusqu'à la destination convenue, dédouane la marchandise. Les risques sont transférés quand la marchandise est remise à l'acheteur.

❖ CIP (Carriage and Insurance Paid to)

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport, le vendeur dédouane à l'exportation.

❖ DES (Delivered Ex Ship)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise non dédouanée à l'importation est mise à la disposition de l'acheteur à board du navire au port de destination convenu. Le vendeur support tous les frais et risque inhérent à l'acheminement de la marchandise jusqu'au port de destination convenu.

❖ DEQ (Delivered Ex Quay)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il met la marchandise dédouanée à l'importation à la disposition de l'acheteur sur le quai au port de destination convenu, le transfert des frais et risques se fait quand la marchandise est sur le quai du port convenu.

❖ DDU (DeliveredDutyUnpaid)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise à été mise à disposition au lieu convenu dans le pays d'importation déchargement comprise. L'acheteur s'occupe à ses risques et frais de l'accomplissement des formalités douaniers d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

❖ DDP (DeliveredDutyPaid)

A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur qui fait tout y comprise le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles.

❖ DAF (DeliveredAtFrontier)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise à été livrée dédouanée à l'exportation au point convenu à la frontière de sortie mais les risques sont assumés jusqu'à cet endroit par le vendeur mais il n'à aucune obligation de faire assurer les marchandises.

2-3 : L'importance des transitaires dans la réussite d'une transaction au niveau du transport maritime

Le transport maritime est une industrie de service, il est le moyen de transport le plus sollicité au monde. Pour l'analyse économique, il convient pour chaque mode de transport de distinguer d'une part l'infrastructure (route, voie ferrée, voies navigable, port aéroport) d'une autre part le service qu'il procure.

La mondialisation de l'économie s'est développée à l'aide de la croissance rapide du transport maritime. Cette mondialisation des échanges tend à renforcer l'influence du transport

maritime de nos jours. Nous remarquons qu'en cette période de développement la demande en transport s'intensifie plus vite que la production mondiale.

Le transport maritime avec l'apparition de la conteneurisation et les navires allant jusqu'à 10 000 TEU reste jusqu'à ce jour un transport de masse et répond à certains critères qui lui donne une place importante dans le transport de marchandises à l'international.

Cela s'explique par la circulation du fret dans les quatre (04) coins du monde qui ne fait que s'accroître au fil des années.

Pour l'élaboration d'un transport de bout en bout nous avons très souvent recours à des intermédiaires de transport qui ont chacun leur spécificité.

Les auxiliaires de transport maritime sont des intermédiaires entre les entreprises auprès desquelles ils assurent généralement un rôle de conseil et de prestations de services.

Ils sont en effet tout d'abord des professionnels spécialisés, et le plus souvent hautement compétents, ce sont des piliers de la pratique des transports en général.

Ils se distinguent en fonction de leur spécialisation et le type d'activité qui conditionne leur facturation, tous critères qui orienteront le choix qui sera fait par l'entreprise.

L'auxiliaire de transport n'est pas un transporteur et n'a pas cette qualité. Il ne s'engage pas à effectuer le déplacement des marchandises d'un point à un autre moyennant rémunération. Son rôle est de participer au déroulement et à l'exécution d'une opération de transport de marchandise. En dehors des phases de transport

proprement dit, l'auxiliaire de transport est présent partout. Il intervient au départ de l'expédition, à mi-parcours, en cas d'interruption du transport et enfin à l'arrivée.

Dans les transports internationaux de marchandises, les auxiliaires de transport occupent une place importante.

Parmi ces auxiliaires de transport qui interviennent, il y a certains qui jouent un rôle primordial dans le transit de marchandise à l'international tel est le cas du transitaire qui occupe une fonction stratégique.

Les transitaires sont régis par deux (02) statuts : celui de mandataire et celui de commissionnaire. Le mandataire exécute les ordres de son mandant. Il n'a donc pas le choix des sous-traitants. Il n'est donc pas responsable de défaillance de ces derniers, mais il prend toutes les dispositions utiles pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie. Il répond d'une obligation de moyens.

Le commissionnaire de transport quant à lui est un organisateur de transport de bout en bout, il a la maîtrise des voies et moyens pour l'exécution du transport et est présumé responsable de tous dommages subit par la marchandise au cours du voyage. Il est garant des

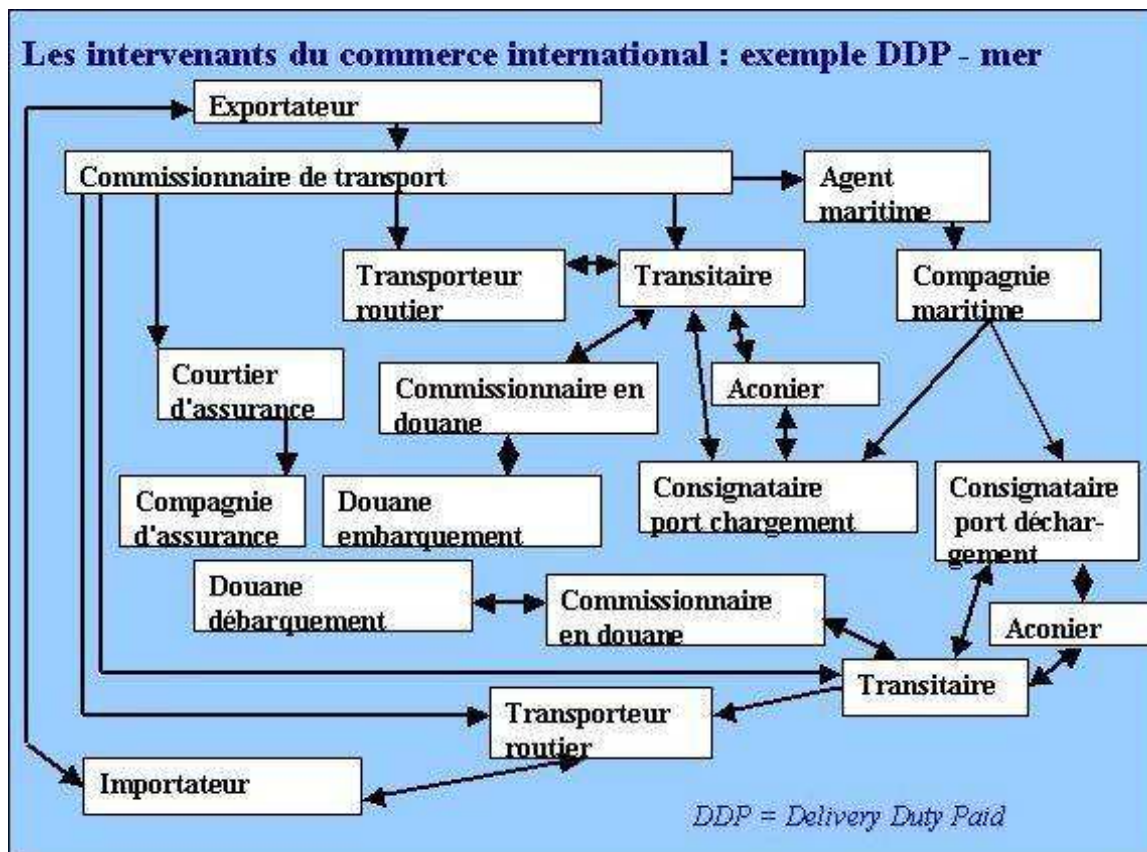
transporteurs intermédiaires auxquels il s'adresse. Il assume une double responsabilité du fait personnel et la responsabilité du fait des intermédiaires qu'il a choisi. Il a une obligation de résultats.

Avec la mondialisation et la globalisation croissante de l'économie, l'opérateur économique, acteur du commerce international se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes ou techniques pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation.

Le facteur important de la transformation du commerce international a été sans nul doute la révolution dans le domaine de la communication et surtout celle du transport. Durant cette révolution, nous allons assister à de profondes mutations ce qui va permettre une circulation rapide des marchandises.

Section 03 : Les principaux intervenants et les documents dans le transport maritime international de marchandises

Figure 03 : Les intervenants du commerce international



Source : K:\memoire fini\Chapitre 1 Les transports terrestres de marchandises.mhtml

Le caractère international du TM nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées jusqu'au point de poser la problématique de savoir, qui est qui et qui a fait quoi. Reprenons-les pour clarification.

3-1 : Les principaux intervenants du transport maritime

3-1-1 : Le transitaire

Le transitaire est l'interlocuteur du transporteur aérien ou maritime et l'exportateur ou de l'importateur. Il a, selon la mission qui lui est confiées, la position de mandataire ou de commissionnaire de transport¹⁰.

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires du transport, c'est un intermédiaire entre le transporteur maritime et le chargeur à l'embarquement et à débarquement. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches et formalités nécessaire, relatives à la cargaison importée notamment, lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivé de la marchandise, le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivé du navire, de recevoir la marchandise du consignataire. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant : réglementation douanière, gestion administrative et financière, du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires et de la représentation fiscale, etc.

Les transitaires internationaux, eux, ont une expertise supplémentaire leur permettant de réaliser la préparation des documents import-export et le dédouanement des marchandises. Selon la définition du Lamy¹¹ de Transport, le transitaire est défini comme : « un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues. »

Il est existé plusieurs types de transitaire avec des statuts juridiques différents le commissionnaire de transport: c'est un prestataire de service qui assure la prise en charge d'une cargaison sous son entière responsabilité

¹⁰Bauchet p.(1992) : « Le transport maritime », Economica, paris p63.

¹¹ Lamy transport, tome 2 (Edition 2005), page 116n° 182 (dictionnaire du transport).

3-1-2 : Le consignataire

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

Le consignataire c'est le plus important intervenant dans le transport maritime car il joue un rôle très important vis-à vis de l'armement.

Dans le cas où l'armement n'est pas représenté par une succursale direct dans le port, il délègue ces pouvoirs aux consignataires et dans ce cas derniers devient l'interlocuteur du navire.

Il existe deux types de consignataire :

3-1-2-1 : Le consignataire du navire

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

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

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

3-1-2-2 : Consignataire de la marchandise

Il est considéré comme consignataire de cargaison, tout personne physique ou moral qui en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandat, de payer les frais de ces marchandises, et de les répartir entre les destinataires selon l'article 621 du code maritime algérien.

Le consignataire de cargaison doit :

Accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de cargaison ;

Veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits ;

¹² EL Khalifa Mohamed EL Kamel, guide de transport international de marchandise, édition DAHLEB 1966.

3-1-3 : Manutentionnaire (ou L'aconier)

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales du navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes¹³.

Dans le transport maritime, on fait toujours appel à des professionnels spécialisés en manutention dont les missions peuvent ne pas se limiter à cette unique activité.

L'aconier est entrepreneur de manutention, il assure les activités suivantes:

Débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement...etc.

.

3-1-4 : Le courtier maritime

Le courtier maritime agit comme intermédiaire entre les chargeurs et les consignataires du chargement d'une part, et les armateurs ou transporteurs par mer d'une autre part.

Les principales tâches d'un courtier maritime sont :

Prendre toute disposition pour la mise à poste d'un navire, son chargement et son déchargement ;

La conduite en douane du navire et des marchandises pour l'exécution des formalités douanières, ainsi que le paiement des droits dus (les redevances) ;

3-1-4-1 : Le courtier interprète

La fonction de courtier interprète consiste à assurer la mise en douane du navire, la traduction des écrits, la législation des documents, la certification des rapports de mer...etc.

Le courtier interprète est considéré comme auxiliaire de la justice ou de la douane, souvent les deux à la fois.

3-1-4-2 : Le courtier d'affrètement

Un courtier est considéré comme une société de comptage international, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés et s'arrêter au moment où ces deux entreprises concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée (courtage) et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elle.

L'activité du courtage maritime est celle d'intermédiaire dans le cadre des bourses des prêts.

Il met en jeu :

Sa connaissance des produits, généralement des matières premières ;

Sa maîtrise des marchés pour faire connaître un vendeur ou un acheteur ;

¹³ Merzoug Slimane, la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire Magister, université de Bejaia 2005.

Son réseau d'information afin de présenter la capacité de transport susceptible d'être offerte ;
Le code maritime algérien stipule que le courtier comme un intermédiaire qui en vertu d'un contrat s'engage moyennant une rémunération à agir la conclusion d'achat ou de vente d'un navire.

3-1-5 : La douane

La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur, ainsi que les procédures visant le développement harmonieux de l'économie mondiale.

Les marchandises qui franchissent les frontières, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, sont sujettes à la législation douanière. Compte tenu de ce principe, toute marchandise introduite sur le territoire douanier doit être soumise au contrôle douanier, qu'elle soit passible ou non des droits et taxes.

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

- Vérifier les marchandises et les documents y a afférent ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux ;
- Relever et verbaliser les infractions ;

3-1-6 : Le transporteur

Le transporteur peut être défini comme toute personne (physique ou morale) qui assure l'acheminement de la marchandise d'un point de départ au point d'arriver, soit de courte ou de longue distance. Il doit mettre en place la condition du bon état de navigation (équiper et approvisionner), il doit mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera déposée, et faire une attention au moment de la manutention (chargement et déchargement) puis la surveillance de la marchandise durant son acheminement (transport).

Après l'article 27 de la loi 1966 indique que : «Le transporteur c'est le responsable des pertes et des dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptes»¹⁴, «Le transporteur peut être l'armateur propriétaire réalisant le transport, ou non-propriétaire disposant de prérogatives de l'affréteur, il peut être un affréteur au voyage».

¹⁴ Article 27 de la loi 1966 du code maritime.

La responsabilité du transporteur est notamment limitée à une somme forfaitaire par colis ou unité de mesure de la marchandise conservée par l'obligation de dédommagement.

Le transporteur comme il est chargé d'accomplir les tâches qui lui sont confiées par la loi, peut dégager sa responsabilité en cas de retard d'acheminement, de dommage ou perte de la marchandises, en apportant la preuve que l'événement n'est pas de son fait et est du soit à des risque de mer, soit à un cas de force majeure, de guerre, de vice caches de la marchandises, de grève, de faute du chargement ...etc.

Le transporteur est tenu de délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement et qui doit être par les deux ou leur représentation dans les 24 h qui suivent le chargement.

3-1-7 : Le chargeur

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

- Préparer la marchandise ;
- Prospector un navire ;
- Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.¹⁵

3-1-8 : L'assureur

L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par contrat et moyennant le versement d'une prime s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération, l'usage des incoterms (terme du commerce international) nous permet de bien comprendre qui doit supporter les coûts de l'assurance (le vendeur ou l'acheteur).

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

Donc, l'assurance est une opération par laquelle une personne, l'assureur s'engage à indemniser une autre personne, l'assuré, en cas de réalisation d'un risque.

L'assureur doit être informé d'un certain nombre de renseignements, pour apprécier les risques en fonction de la couverture demandée.

Les renseignements qui doivent être fournis par l'assuré en matière d'assurance maritime sont relatifs à la nature de la marchandise, le mode d'embarquement, le nombre, le poids et la qualité expédiée des colis, les caractéristiques du navire (nom, pavillon, âge...).

¹⁵ Merzoug Slimane, la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire Magister, université de Bejaia 2005.

3-1-9 Le commissaire d'avarie

« Le commissionnaire d'avaries est généralement un technique qui a pour rôle d'établir les constats de sinistre, d'effectuer éventuellement des expertises amiables pour le compte de l'assureur et aussi de faire les « dispatches », est à dire se calculer et repartir les indemnités à verser. Agent de l'assureur. Le commissaire d'avarie est nommé et révoqué par la compagnie qui utilise ses services »¹⁶

En effet, en cas de sinistre (vole, perte, incendie, détérioration.)le réceptionnaire de la marchandises (l'importateur ou le transitaire qu'il a mandate) doit requérir le commissaire d'avarie du lieu de destination, dont le nom est normalement porté sur le certificat ou la police d'assurance.

3-1-10 : La banque

(Règlement de banque d'Algérie n 91 du Août 1991 et règlement de la banque d'Algérie n 95 du 23 Décembre 1995). La domiciliation bancaire est une formalité administrative qui consiste à identifier par immatriculation une transaction commerciale, poursuivie physiquement et financièrement, au regard des dispositions prévues par la réglementation du commerce extérieur et des échanges, ainsi la domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transaction commerciales.

La banque adresse les documents et les instructions nécessaires à la banque chargée de l'encaissement. La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée des documents et les conditions de leur levée. Elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui remet les documents, la banque présentatrice transfère le montant et l'encaissement à la banque remettant qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur¹⁷.

3-2 : Les principaux documents du transport maritime des marchandises

Le document de transport occupe une place centrale dans le commerce international aussi bien pour l'exportateur que pour l'importateur. Le document qui couvre le transport maritime est appelé le connaissement.

3-2-1 : La lettre de transport maritime

Document de transport maritime ne possédant pas les caractéristiques d'un papier valeur, la lettre de transport maritime atteste le chargement à bord de la marchandise. Elle peut être utilisée lorsqu'il n'est pas nécessaire d'établir un connaissement maritime, c'est-à-dire un document négociable. Pour la réception de la marchandise, il n'est pas indispensable que le

¹⁶ Guide du client n° 12 : opération portuaire et douaniers à l'importation page 15.

¹⁷Belaidi L, Bernine S, Mouloud D Transitaires et consignataires dans le transport maritime international de marchandises, mémoire fin d'étude, université de Bejaia, 2007.

destinataire présente la lettre de transport maritime le désignant comme tel, ce qui accéléré les procédures au port de destination.

a)- Définition

La lettre de transport maritime est (en anglais seaway bill) n'est seulement qu'un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.

On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

Contrairement au connaissement, la LTM n'est pas un titre de détention de la marchandise et c'est un titre non négociable.

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

La différence principale entre la LTM et le connaissement traditionnel réside donc, dans le fait que LTM n'est pas négociable. Il lui manque en effet, une caractéristique essentielle du connaissement : elle ne représente pas la marchandise. Ne peut donc, on aucun cas servir au transfert de propriété sur celle-ci. En d'autres termes, la LTM est un simple reçu de la marchandise, incorporant les conditions de contrats de transport entre l'armateur et son client. Pratiquement, les conséquences de cette particularité sont très importantes alors que, dans le schéma classique, le réceptionnaire ne peut prendre livraison qu'en (émettant à l'armateur un exemplaire du connaissement (B/L), ce même réceptionnaire pourra, si l'expédition couverte par une lettre du transport maritime, enlever la marchandise en justifiant simplement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. La LTM fonctionne donc exactement comme une lettre de voiture CMR ou une LTA (lettre de transport aérienne) et, en particulier, elle peut notamment être utilisée dans les situations suivantes:

- ✓ Lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une entreprise mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales;
- ✓ Lorsque le vendeur et l'acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents ;
- ✓ Lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de brièveté du voyage ;
- ✓ Lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente, déménagements, expéditions personnelles, etc.

3-2-2: Le connaissement (Bill of Lading)

Le "connaissement" (en anglais " bill of lading ") est le titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Il s'agit d'un titre endossable, ce qui permet, alors que les marchandises sont en cours de voyage, d'une part, au vendeur d'en transférer la propriété à des acquéreurs et ce qui permet, d'autre part, à ces derniers, de les remettre virtuellement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour en faire l'acquisition.

3-2-2-1-Typologie du connaissement

Le connaissement maritime peut être:

- ❖ **A ordre** : transmissible par simple endos. L'échange se fait par donation (remise). C'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire;
- ❖ **Le connaissement nominatif** : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant);
- ❖ **A personne dénommée** : Le document devient non négociable;
- ❖ **Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur;

3-2-3 : Le Booking note et arrêté de fret

l'arrêté de fret (appelé aussi « note d'engagement de fret »), consignment note ou booking note) navire considérablement d'une compagnie maritime à l'autre, ne respectant aucun formalisme particulier il peut s'agir d'une lettre, d'un télex ou d'un imprimé pro format, il existe toutefois un modèle établi par la BIMCO (Baltic and International Maritime Conference).

Dénommé « Conlie Boking » et dont l'utilisation est assez, répandu en pratique,

- Utilisation

Le Booking note est essentiellement utilisé pour l'acheminement de cargaisons importantes ou encombrantes(vrac, colis, etc.) pour lesquelles les parties n'entendent pas, toutefois, établir la C/P (charte partie) complète et développe, soit par simple souci de simplification, soit plus souvent parce que l'envoie ne représente pas la totalité de la capacité du navire et qu'il ne pourrait donc s'agir, en tout état de cause que d'un affrètement partiel pour lequel les chartes- parties pro format sont généralement inadaptées.

En tout état de cause, le Booking note n'est pas un titre représentatif de la marchandise et ne peut donc être utilisées dans une opération de crédit documentaire.

3-2-4 : Les shortes formes**- Définition**

Certains armateurs utilisent des connaissements ou, plus souvent, des lettres de transport maritime dont le verso est en blanc et qui ne contiennent pas, conséquent, les termes et conditions de transport de l'armateur. Une Simple close figure dans le document indique l'expédition est soumise aux conditions générales du transporteur et que ses conditions sont disponibles dans les bureaux du transporteur ou de ses agents.

Ce titre de transport communément appelé les <<Shorts formes>> par opposition à <<long formes>> Soit le connaissement traditionnel.

L'intérêt de ce procédé, outre les économies d'impression qu'il procure au transporteur, est essentiellement de faciliter l'établissement du document par voie informatique.

- Utilisation

Les shorts formes sont admises dans certains pays, ainsi, en grande Bretagne, la clause stipulant que le transport couvert par les shorts formes et que le chargeur est invité à se procurer par ailleurs, est considéré comme valable.

Dans d'autre pays (USA par exemple), On estime que le renvoi aux conditions générales de transporteur est valable pour les clauses usuelles, mais ne l'est pas pour les clauses inhabituelles ou exorbitations du droit commun.

En France et dans certains pays voisins comme la Belgique, les clauses et les conditions de contrat, pour être opposables à l'expéditeur et au destinataire, doivent figurer clairement et lisiblement sur le titre de transport.

3-2-5 : La charte partie

Une charte-partie (charter-party en anglais) est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports, les taux de fret applicables, etc...

Dans le cadre du transport maritime, une charte-partie (charter-party en anglais) est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre un fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire. Les conditions du contrat d'affrètement portent soit sur le parcours (« au voyage »), sur la durée (« à temps »), soit sur le navire seul (« coque nue »). Il existe des chartes parties types par différents groupements d'intérêts, les trois catégories principales sont établies par:

- ❖ Des groupements internationaux d'armement et de courtiers;

- ❖ Des organisations internationales de chargeurs;/affréteurs
- ❖ Des conférences d'armateurs, chargeurs et courtiers, comme elle énumère les obligations de chacune des parties.

- Principales chartes parties

- Nyproduce : créée à l'origine par un comité de grain ;
- Mauritannore : pour les marchandises diverses ;
- Bal wood : transport de bois ;
- Africanos : phosphate du Marco ;
- Noth-Larain : céréales des Etat-Unies d'Amérique (CANADA) ;
- Baltimorc : céréales, Nonyo Zia C /P : Japon ;
- DulkSugar Charter : Etats-unies d'Amérique ;
- Soviet : Charte Partie.

Conclusion

Nous avons montré dans ce chapitre 1 que le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, est sur la plupart des voyages, les navires sont exploités sous des régimes réglementaire de plusieurs juridictions. Il n'est donc pas surprenant que les réglementations s'appliquent sur l'industrie du transport maritime. La plupart des réglementations internationales mises en place, ont ainsi été mises en œuvre par des organisations internationales intergouvernementales comme l'organisation maritime international(OMI), Organisations international du travail (OIT) et la conférence des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Par conséquent, le rôle du transitaire est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes en s'y rapportant à : la réglementation douanière, la gestion administrative et financière, la gestion du personnel, la gestion commerciale, la réglementation des assurances, la loi sur les litiges, la loi des crédits documentaires et de la représentation fiscale,... etc.

Les transitaires internationaux, quant à eux, ont des connaissances et des compétences supplémentaires leur permettant de réaliser la préparation des documents import-export et le dédouanement des marchandises, selon la loi et la réglementation en vigueur.

Introduction

Dans le langage courant, le transit est défini comme étant « le passage de marchandises, de voyageurs, à travers un lieu, un pays situé sur leur itinéraire.

C'est également la possibilité de faire traverser à des marchandises, un pays d'autre que leur pays de destination sans payer de droit de douane »¹.

Le transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Si un chargeur, situé à l'étranger, veut expédier des marchandises à destination de la France 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.

Un transitaire est un organisateur de transport international qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leur marchandises: manutention, stockage, formalités administratives diverses. Un commissionnaire est de la même façon un organisateur de transport international chargé de l'accomplissement des formalités douanières en son nom ou pour le compte des opérateurs auprès des bureaux de dédouanement.

Nous avons essayé dans ce chapitre de présenter en lieu présentation technique du transitaire et en deuxième section le Diligences du transitaire, et comme dernière section nous cherchons à identifier les différents rôles tenus par le transitaire.

Section 01 : Présentation technique du transitaire

1-1 : Clarification des concepts et professions assimilées au transitaire

1-1-1 : Les auxiliaires de transport

Le terme auxiliaire de transport désigne de manière générique tous les professionnels du secteur du transport qui concourent à côté des armateurs et des autres transporteurs à la réalisation des différentes opérations nécessaires à l'acheminement des marchandises ou à la réception des navires.

1-1-2 : Le transitaire

Est un intermédiaire spécialisé qui assure la liaison entre deux modes de transport conformément aux instructions reçues. Il coordonne et organise le déplacement des marchandises en assurant certaines formalités. Son rôle se limite principalement à deux opérations :

¹ Dictionnaire encyclopédique illustré.Hachette, édition1994

- l'enlèvement et le transport des marchandises pour le compte de l'expéditeur ou du chargeur jusqu'au port (zone sous douane). Le mouvement des marchandises importées s'exécute dans le sens inverse, pouvant aller jusqu'au destinataire final ;
- la réservation du fret et l'accomplissement des formalités douanières et des autres formalités administratives, et même commerciales. S'il se limite à ce rôle, il n'est juridiquement qu'un simple mandataire. Il devient commissionnaire de transport lorsqu'il se conduit en maître de l'opération de transport, qu'il choisit les transporteurs et traite avec eux en son nom ou qu'il traite à forfait avec l'expéditeur. Le métier de transitaire reste assez vaste compte tenu des multiples fonctions auxquelles il peut être sujet. C'est pourquoi ce métier regroupe en lui seul plusieurs professions qu'il serait important de connaître afin d'avoir une vue d'ensemble sur les activités que le transitaire peut exercer. Parmi toutes ces professions nous pouvons citer entre autre les suivantes :

1-2-3 : Le transitaire portuaire ou aéroportuaire

C'est un mandataire qui se substitue à l'expéditeur .Il agit entre deux (02) modes de transport (ex : terrestre à maritime, aérien à maritime ou aérien à terrestre) en se chargeant de la réception et de la réexpédition de la marchandise (rupture de charge).

1-2-4 : Le commissionnaire agréé en douane

Les personnes physiques ou morales bénéficiant de l'agrément en douane sont appelées commissionnaires en douane agréés. Ce sont des transitaires qui en tant que prestataires de services accomplissent les formalités douanières pour le compte des importateurs et des exportateurs tout en recevant une commission honoraire .Ils sont en effet tout d'abord des professionnels spécialisés, et le plus souvent hautement compétent. Ils sont dotés d'une parfaite maîtrise des procédures et réglementations douanières c'est pourquoi nous avons recours à eux lors du dédouanement de la marchandise. En France, la profession de commissionnaire en douane était exercée librement jusqu'à l'apparition du décret de loi du 30 octobre 1935, qui instaura le principe de l'agrément.

1-2-5 : L'agent maritime

L'agent maritime ou consignataire, est employé par un armateur ou un affréteur pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire.

Il est chargé de recruter le fret, délivrer la marchandise, assister le capitaine. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place. Cette désignation a vu le jour suite aux problèmes auxquelles le transporteur maritime était confronté. A l'arrivée du navire au port, les propriétaires des marchandises se sont retrouvés dans le besoin de se faire assister par un intermédiaire de transport pour effectuer l'ensemble des opérations que nécessite le passage de leurs marchandises dans le port.

C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place².

La déclaration en détail est une déclaration fondée sur une déclaration contrôlée, selon laquelle le redevable assigne un régime douanier à sa marchandise et s'engage à se conformer à la réglementation régissant ce régime.

La cotation faite par les entreprises de transit consiste à coter une marchandise c'est-à-dire fixer un prix sur l'ensemble des commissions de transit en fonction de la valeur de la marchandise ou encore établir une facture pro forma.

L'espèce tarifaire est la désignation qui est attribuée à une marchandise par le tarif de douane. Cette désignation se fait selon la nature de chaque marchandise.

La valeur en douane est la valeur à déterminer en vue de l'application des droits ad valorem (droit d'accès sur la valeur). En d'autres termes, il s'agit de la base imposable des droits de douane.

La manutention est l'ensemble des déplacements de la marchandise qui nécessitent des prestations concernant le chargement ou le déchargement de véhicules ou au stockage. Il s'agit entre autre du chargement et du déchargement de la marchandise.

Le transit est un régime autorisant le transport des marchandises sous douane d'un bureau ou d'un entrepôt de douane à un autre bureau ou à un autre entrepôt de douane, en suspension des droits et taxes, des prohibitions et des restrictions normalement applicables, dans un délai fixé et suivant un itinéraire donné à l'exclusion de la voie maritime.

Section 02 : Le Diligences du transitaire

Dans cette partie nous allons voir en premier lieu, les obligations générales du transitaire

²Pour en savoir plus, consulter [\[PDF\]ce document](#)

2-1 : Les obligations générales du transitaire tiré du mandat

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

2-1-1 : Les obligations du mandataire

En dépit de la diversité de leur dénomination et de leur rôle, ces auxiliaires sont des mandataires. Ils représentent leur donneur d'ordre. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leur 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, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise. 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 présentations d'ordre matériel, nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

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

❖ Devoir d'information

Les droits considérés sur les mandataires à un devoir d'information et de conseil, tel que le commissionnaire en douane, qui informe son mandant des commodités destinées aux conditions d'importation ou d'exportation des marchandises, de lui dictés les documents indispensables relatifs aux conditions de transport des marchandises.

❖ 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 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

Au titre de cette obligation, le mandataire est tenu de prévenir le mandant de l'accomplissement de ses responsabilités et de lui prévenir des obstacles qu'il a rencontrés et de chercher des solutions.

Le commissionnaire en douane qui ne fait pas prévenir son mandant de tout ce qui concerne ses marchandises doit engager sa responsabilité.

2-1-2 : Les obligations du mandant

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

❖ A l'égard du mandataire

A l'égard du mandataire, le mandant des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui. Selon l'art 381 du code de douanes: « toutes personne physique ou morale qui a acquitté pour un tiers des droits, des amendes, des taxes de toute nature dont la douane assure le recouvrement, est subrogée au privilège de la douane, quelles que soient les modalités de recouvrement observées par elle à l'égard de ce tiers ». En revanche, il ne bénéficie du privilège du commissionnaire que lors qu'il accomplit les opérations douanières en son nom propre, nom en tant que mandataire³.

Le mandant doit, d'autre part, rembourser au mandataires les sommes que celui-ci a exposées et les pertes qu'il a subies sans faute de sa part, ainsi que fournir des informations exactes au transitaires pour l'exécution du mandat.

❖ A l'égard des tiers

A l'égard des tiers, en vertu de l'article 1998 du code civil, le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom. Tout se passe, en effet, comme s'il les avait conclus lui-même.

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

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

2-2 : Les obligations du transitaire dans le cadre du transit

Le transitaire quelle que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage). Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter 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 importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc.

Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entreposages nécessaires et remet des propositions selon l'incoterm retenu. Le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité. Tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur.

Les critères de choix sont : efficacité, fiabilité, rapidité, sécurité et coût.

Section 03 : Les différents rôles tenus par le transitaire

Si le Larousse définit le « transitaire » comme étant un commissionnaire en marchandises pour leur importation et leur exportation, la palette de ses prestations est bien plus importante.

Elles peuvent être subdivisées selon la catégorie des activités et selon leurs fonctions.

3-1 : 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 :

3-1-1 : Activités « matière grise »

Le client doit être informé par le transitaire sur la conception globale du transport, sur les routes les plus adaptées et réserver le fret.

3-1-2 : Activités physiques à l'importation et à l'exportation

A l'exportation, le transitaire doit effectuer diverses activités de messageries, de fourniture et d'emballage. Par contre, à l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée qui est adressé au destinataire et il se charge de la marchandise jusqu'à la compagnie.

Il doit réaliser aussi quelle que opérations de stockage, manutention, dégroupage, la déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et de livraison à domicile.

3-1-3 : Activités financières

Le transitaire paye le fret et il couvre les risques d'exportation.

3-1-4 : Activités administratives

Elle comporte les formalités administratives et commerciales, assurances et formalités douanières acquittés par le transitaire.

3-2 : 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:

3-2-1 : Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

Dans un premier temps, nous allons voir comment cette profession est réglementée.

Ensuite, voir ce que fait cet intermédiaire de transport.

❖ La réglementation de cette profession

Le commissionnaire est considéré comme le transitaire, leur fonction est d'effectuer les formalités de douane qui concerne principalement la déclaration des marchandises en détail. L'activité des commissionnaires est reconnue officiellement par le code des douanes (article 86 à 94), le commissionnaire en douane peut agir par leur propre nom et pour le compte de détenteur des marchandises ou bien comme mandataire ou nom et pour le compte de détenteur.

❖ Les formalités accomplies par le commissionnaire en douane

Qui est représenté par trois fonctions comme suite :

❖ La Conduite des marchandises

Dès leur introduction sur le territoire douanier de la Communauté, les marchandises même sous un régime de transit sont soumises à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers.

Elles restent sous surveillance jusqu'à ce que soit déterminé leur statut douanier (communautaire ou non communautaire), les marchandises non communautaires n'étant libérées de cette surveillance que lors de leur affectation à une destination douanière déterminée.

Les marchandises doivent être conduites sans délai par le transitaire, en utilisant le cas échéant la voie déterminée par l'autorité douanière de l'Etat membre concerné, soit au bureau de douane désigné ou en tout autre lieu agréé par cette autorité, soit dans une zone franche.

Dans le cadre des importations par voie maritime ou aérienne, les marchandises qui constituent la cargaison d'un navire doivent être inscrites sur un document appelé « manifeste », signé par le capitaine, et que ce dernier doit tenir à la disposition du service des Douanes.

❖ **Présentation en douane des marchandises**

La présentation des marchandises en douane est la communication aux autorités douanières, dans les formes requises, du fait de l'arrivée des marchandises, et qu'elles seront présentées par la personne qui a introduit ses marchandises au sein de territoire douanier.

❖ **Mise en douane des marchandises**

La mise en douane a pour objet de permettre au service des Douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement.

Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « déclaration sommaire », par la personne qui a présenté les marchandises en douane. Cette déclaration doit être déposée dès l'accomplissement des formalités de présentation, le service des

Douanes ayant toutefois la possibilité d'octroyer un délai supplémentaire de dépôt expirant au plus tard le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation des marchandises.

Sous réserve que les possibilités de surveillance des marchandises ne s'en trouvent pas affectées, les autorités douanières peuvent ne pas exiger le dépôt d'une déclaration sommaire lorsque, avant l'expiration du délai fixé pour la présentation de cette déclaration, les marchandises ont fait l'objet de formalités leur assignant une destination douanière définitive qui sera, dans la généralité des cas, leur placement sous un régime douanier.

La déclaration sommaire doit être établie sur un formulaire spécial, les autorités douanières pouvant toutefois accepter que soit utilisé comme déclaration tout document commercial ou administratif contenant les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises.

3-2-2 : Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison

Cette dénomination est apparue suite aux difficultés auxquelles le transporteur maritime est confronté, lorsqu'il s'agit de mettre fin au contrat de transport maritime en délivrant les marchandises au port de destination à leurs ayants droit.

A l'arrivée du navire au port, les ayants droit à la marchandise ne sont plus à même d'effectuer seuls l'ensemble des opérations que nécessite le passage de leur marchandise dans un port.

Il leur faut obligatoirement se faire assister par un intermédiaire de transport maritime, en l'occurrence le consignataire de la cargaison dont la profession consiste justement à maîtriser

l'ensemble de ces difficultés (droit de port, frais de douane, réglementations diverses ...) et permettre, en véritable professionnel, d'éviter aux ayants droit à la marchandise les nombreux écueils administratifs, commerciaux, juridiques lors du passage de sa marchandise dans un port étranger.

❖ **Notion et statut juridique du consignataire de la marchandise**

La doctrine a toujours considéré le consignataire de la marchandise comme un mandataire⁴. En revanche, l'article 14 de la loi française du 03 janvier 1969, énonce que le consignataire de la cargaison est la personne qui intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû⁵.

La notion de consignataire ressortit beaucoup plus à une situation juridique assumée par des entreprises diverses, qu'il s'agisse de transitaire ou de consignataire de navire (agent maritime), voire entrepreneur de manutention.

Concrètement, la catégorie de consignataire de la marchandise ne correspond pas à une véritable profession. Il n'existe pas d'entreprise dont l'activité ne se limiterait qu'à celle de consignataire de la marchandise.

❖ **Le rôle du consignataire de la marchandise**

C'est la personne qui va recevoir des mains du chef d'agence ou du consignataire du navire, voire directement du capitaine, tout ou partie de la cargaison dont il va prendre livraison pour le compte du destinataire⁶.

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

⁴P. PESTEL- DEBORD, le rôle de l'agent consignataire du navire en France, Annales IMTM, 1984, page 160 et suivants ; D. BLANCHY, Consignataire de navire et consignataire de la cargaison, DMF, 1953, page 368

⁵ CA Rouen 10/03/98, transidit, 1998, n°18, page 9

⁶ Questions sur les ports français, BTL, 1996, page 65

décrites au connaissance, sans pouvoir prouver au destinataire qu'il a reçu la marchandise en mauvais état⁷.

3-2-3 :Le transitaire en tant que logisticien

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.

On considère la logistique comme une stratégie ou les notions d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie d'une prestation globale. Cette fonction représente une prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production, conditionnement, stockage, préparation de commande, distribution, facturation et la gestion des retours.

Le transitaire peut exercer une influence déterminant sur la création de la valeur ajoutée dont profite le producteur. La logistique industrielle désigne deux parties :

La logistique physique qui concerne les transports et distributions, magasinages et manutentions.

La logistique de gestion qui organise et gère les flux.

3-2-4 : Le transitaire en tant qu'agent de manutention

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

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

Aux termes de l'article D.80, il est prévu que l'entreprise de manutention sera chargée d'accomplir les opérations de garde pendant le chargement ou le déchargement :

⁷ CA Aix 9/3/85, DMF 1986, page 693

-si l'entreprise agit pour le compte du transporteur, celui-ci reste responsable à l'égard du propriétaire de la marchandise.

-si l'entreprise agit pour le compte du chargeur ou du réceptionnaire, le transporteur se trouve libéré de ses obligations ou de sa responsabilité par l'intervention de l'entreprise agissant en cette qualité.

Lorsque le transitaire intervient lui-même pour les opérations de manutention, il va principalement s'occuper du chargement, du déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôts⁸. Il va manipuler la marchandise.

En plus de ces actes matériels, le manutentionnaire va également assurer un rôle à caractère secondaire, de portée juridique, telles que la réception, la reconnaissance⁹ et la garde des marchandises à terre à rembarquement¹⁰ ou au débarquement.

3-3 : Le rôle du transitaire

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

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

3-3-1 : Rôle principal du transitaire : effectuer les opérations juridiques intermédiaires

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

- ❖ Reconnaissance de la marchandise
- ❖ Prise de réserve en cas d'avarie
- ❖ Signature du bon de livraison,
- ❖ Contracte pour son mandant le second contrat de transport
- ❖ Entre temps il aura accompli les opérations en douane et entreposé la marchandise.
- ❖ Son mandant peut lui confier de prendre soin de souscrire une assurance appropriée.

⁸article 50 L. n°66- 420, 18 juin 1966

⁹article 5 L. n°66- 420, 18 juin 1966

¹⁰article 80 D. n°66- 1078, 31 déc. 1966

3-3-1 : Rôle accessoire du transitaire : Agir physiquement sur la marchandise

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

3-3-3 : Rémunération du transitaire

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

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

3-4 : Les droits du transitaire

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

3-4-1 : 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 un « concerne » qui doit être très détaillé. Le « concerne » est essentiel. Une indication impérative est de donner le numéro de référence du client. D'autres renseignements sont également importants, tels que la référence de dossier du transitaire (un seul dossier par opération), les éléments chiffrés concernant l'opération et la date d'arrivée des marchandises, qui permet de contrôler les délais.

La FFOCT¹¹ propose un cadre réglementaire de facturation.

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

- ❖ Perception de droit de douane et d'une TVA.
- ❖ La taxe de remise 1%, appelée « droit du receveur ».
- ❖ Les taxes de régie sur les alcools ou les honoraires du vétérinaire.

¹¹Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transport40

- ❖ Une commission d'intervention.
- ❖ Crédit d'enlèvement.
- ❖ Avance de fonds.
- ❖ Frais de dossier.
- ❖ Traitement informatique du dédouanement.
- ❖ Autre frais tels que les frais de téléphone qui sont engagés par le transitaire pour son client.
- ❖ La commission de transite.
- ❖ Les extra-frais tels que l'emballage supplémentaire ou une accélération de l'expédition.

3-4-2 : Droit de rémunération

La rémunération des transitaires ne rattachait pas dans les factures, leur principale source en réalité se trouve dans des commissions accordées par les transporteurs et dans des marges bénéficiaires attachées par les transitaires sur les opérations de manutention et sur les primes d'assurance. Cela s'explique que le transitaire est en même temps un apporteur de fret aux transporteurs, et aussi un organisateur de fret. Ces deux services méritent rémunération.

3-4-3 : Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire

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

Tout d'abord, il dispose d'un privilège général prévu par l'article 2103 (3°) du Code Civil, pour mettre ce moyen en œuvre, il n'est pas nécessaire qu'il détienne la marchandise. La détention, n'est pas une condition.

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

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

Actuellement, nous allons aborder la question sur les droits du transitaire.

3-5 : Le transitaire et sa responsabilité

Les transitaires interviennent par des différents types et ils utilisent des différents modes de transport dans leurs missions et par là ils sont responsables de différentes formalités et service ça soit à l'égard du mandant ou à l'égard des tiers.

3-5-1 : Responsabilité du transitaires a l'égard de son mandant

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

a)- Dans le cadre du mandat

Le mandataire exécute les ordres de son mandant, n'a pas le choix des sous-traitants.

Il n'est pas responsable de ses fautes et répond d'une obligation de moyens.

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

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

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

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

b)- 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

Le commissionnaire de transport a un régime original de responsabilité dont les principes sont fixés respectivement par les articles 97 à 99 du Code de Commerce.

Aux termes de ces textes, le commissionnaire est garant à l'arrivée des marchandises dans les délais prévus, des avaries ou pertes et des faits des commissionnaires intermédiaires auxquels il adresse les marchandises. Il en résulte qu'il est tenu d'une obligation de résultat. Cette dernière a pour corollaire la présomption de responsabilité (responsabilité de plein droit) qui pèse sur le commissionnaire.

D'après la Cour d'appel d'Aix en Provence, le commissionnaire est débiteur d'une obligation de résultat, il est tenu d'indemniser l'expéditeur et son assureur subrogé de l'ensemble des dommages subis par la cargaison au cours du transport qu'il s'était engagé à soigner¹².

Il fait écran entre le client et les différents intervenants¹³¹⁴.

Il s'agit d'une responsabilité particulièrement lourde qui est la contrepartie de la grande liberté dont jouit le commissionnaire dans l'exécution de ses obligations. En effet, dès qu'un dommage ou un retard est constaté à destination, le commettant n'a pas à prouver une faute quelconque du commissionnaire, sa responsabilité est présumée.¹⁵

Enfin, le commissionnaire de transport qui livrerait la marchandise à l'arrivée, sans exiger la présentation du connaissement, engagerait sa responsabilité à l'égard du porteur légitime du connaissement.¹⁶

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

Le consignataire est responsable de toute faute commise par lui, il fait les instructions de son exécutant.

Le consignataire ne serait réclamer à son mandant des avaries et gains, les fautes et punir étant un fait personnel de lui-même.

Le consignataire est indispensable d'être dédommagé que des démarches, pertes de temps et soins anormaux qui sont faites par son exécutant. Il répond aux dommages occasionnés par le garde des marchandises sauf s'il prouve que les avaries résultent d'un cas prévu par la loi.

3-5-2 : Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers

En premier lieu, nous allons parler de la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers. Et en second lieu, de sa responsabilité vis-à-vis de l'Administration.

a)- Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers

Cette responsabilité est représentée par deux types :

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

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

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

¹²Cour d'Appel d'Aix du 31/05/85 , DMF 1986, page 693

¹³M. Tilche, auxiliaires de transport, quelles différences quelles conséquences, BTL 1996, page 826

¹⁵Cour de Cass. 1er juillet 1997, revue SCAPEL 97, n°4 page 170

¹⁶CA Paris 11/01/85, DMF, 1986, page 166

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

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

La responsabilité du mandataire transmet en principe au droit commun du mandant.

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

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

❖ Responsabilité civile envers les tiers

Le mandataire est personnellement responsable envers les tiers des dommages qu'il cause, même s'ils résultent des instructions de son mandant. Le mandataire dispose alors d'une action en garantie contre lui¹⁷. 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

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

son mandat pour non-respect de son obligation de conserver un recours utile à l'encontre du transporteur¹⁸.

b)- Vis-à-vis de l'administration

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

❖ Responsabilité pénale en cas de fausse déclaration de laPart de mandant.

Les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leur soins. Les peines par le présent code ne leur sont d'empoisonnement édictées par le présent code 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 en tout cas bien proche du risque pur, mais qui semble être liée à une tradition solidement établie et non contestée.

L'obligation de vigilance mise par le Code des douanes à la charge des commissionnaires et transitaires conduit à porter à leur compte toutes les irrégularités découvertes dans les déclarations en douane, et cela, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils ont été appelés à intervenir. Le principe a posé dès le siècle dernier que la mission des commissionnaires « ne consiste pas seulement à reproduire des termes de la déclaration faite par leurs commettants, mais à faire une déclaration régulière, après avoir effectué les vérifications nécessaires »¹⁹.

Le commissionnaire en douane ne peut s'exonérer de sa responsabilité en prônant sa bonne foi, sauf s'il prouve l'existence d'un cas de force majeure, d'une erreur invisible, soient que les conditions de l'infractionnel 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.

L'application du droit commun suppose en revanche que le préposé ait agi dans l'exercice de ses fonctions, ou tout au moins à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Cette règle est rigoureusement entendue à deux points de vue.

Tout d'abord, il importe peu que l'acte délictueux lui-même soit étranger aux dites fonctions. Il suffit que l'exercice des fonctions ait permis son exécution. Dès lors, le commettant ne

¹⁸Cour de cassation 14/10/1997, revue SCAPEL, 1997, n°4, page 184.

¹⁹Cour de Cass. crim. 8 avril 1897, doc. Cont., n° 345

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.

Conclusion

Toutes les marchandises et tous les régimes douaniers (mise à la consommation, perfectionnements actifs et passifs, exportations définitives) sont concernés par la procédure de dédouanement. Par conséquent, les activités du transitaire sont fortement liées à cette instruction administrative.

La Procédure de Dédouanement à Domicile (PDD), quant à elle, a été expérimentée pour la première fois en France en 1966²⁰. Cette procédure permet le dédouanement des marchandises sans passage par le bureau de Douane, dit bureau de domiciliation. Les transitaires restent une source d'informations pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Ils défendent les intérêts de leurs clients, en s'opposant à des augmentations de prix injustifiées, à toutes mesures qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, à toutes dispositions de loi qui mettraient en péril leur attractivité 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 »

²⁰ Economica page 229

3.1- L'objectif de l'étude

L'usage du transport maritime devient aujourd'hui stratégique et conduit certaines entreprises à ériger un service ou une fonction logistique dans leur structure, afin d'avoir un pilotage plus global, transversal et performant de ses flux de marchandises à l'international.

Le passage en douane restant obligatoire en transit portuaire, il n'en demeure pas moins dans son application que toutes les étapes doivent être respectées pour pouvoir faire sortir la marchandise.

Pour une bonne approche de notre étude centrée sur « Le rôle du transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime : cas des transitaires de la wilaya de Bejaia », nous souhaitons au mieux que possible contribuer au développement de cette fonction et à montrer son importance. Mais encore, décrire l'ensemble des rouages de la procédure de dédouanement par voie maritime, l'accès au bureau de douane pour une illustration du circuit.

De plus, nous souhaitons expliciter en quoi consiste la profession de transitaire, comment le transitaire est agréé et comment il fait dérouler sa facturation.

Il nous a semblé pertinent de faire cette étude pour les raisons suivantes :

D'abord pour une raison d'ordre personnel liée au fait que la question du transport maritime est d'actualité dans les milieux du transport en général. Et nous nous sentons de plus en plus interpellée, en tant qu'étudiante en fin de formation dans cette filière qui est au cœur de la logistique. Vu que le transport maritime apparaît comme le mode le plus utilisé, un examen et une maîtrise des différentes facettes de son usage nous semblent plus qu'importante pour être en phase avec l'évolution du commerce mondial.

Pour une logisticienne, il apparaît nécessaire de mener des investigations sur le transit qui est aujourd'hui au centre de l'activité logistique. En outre, il est important d'avoir une connaissance éclairée sur les différents intervenants qui participent au transport et plus particulièrement le transitaire qui est un acteur incontournable dans l'acheminement des marchandises.

Mais encore, nos objectifs reposent aussi sur le fait que nous voulons permettre aux entreprises d'avoir des supports dans leur travail et aussi enrichir notre institut d'une documentation sur le sujet.

Dans ce chapitre nous présenterons, dans un premier lieu, la méthodologie de travail d'enquête et l'interprétation des résultats de cette dernière ;

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Notre étude porte de façon globale sur le rôle du transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime. Nous étudierons le cas des transitaires qui exercent leurs activités dans la wilaya de Bejaia ;

Section 01 : Méthodologie de l'enquête

Dans cet élément nous exposerons notre enquête du terrain qui porte sur un questionnaire distribué sur un certain nombre d'entreprise (transitaires). L'objectif de cette section et tout d'abord, de présenter l'intérêt de notre enquête, puis la forme et le contenu du questionnaire, par la suite nous analyserons les résultats obtenus.

1-1-Présentation de l'enquête

Ce point sera pour la présentation des différentes étapes dans la réalisation et dans la spécificité de notre enquête de terrain.

1-2-L'objectif de l'enquête

A travers notre enquête, nous souhaiterions connaître l'importance et rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises de la wilaya de Bejaia. Pour mieux gérer et apporter des informations sur ce thème d'actualité, nous avons décomposé notre questionnaire en trois parties, comme suit :

1-3- La forme et le contenu du questionnaire

1-3-1- Le contenu du questionnaire

Notre questionnaire est divisé en trois parties :

La première partie présente le statut et activités de l'entreprise.

La seconde partie est relative au concept de procédure, droits et taxes.

La troisième partie est réservée à l'identification de l'entreprise.

1-3-2- La forme du questionnaire

Notre questionnaire d'enquête de terrain comporte des questions qui facilitent l'analyse de nos résultats à savoir :

❖ -Des questions fermées

Ce genre de questions permettent au personne questionnée de choisir parmi une multitude de choix formulé à l'avance, celle qu'il considéré plus logique. On distingue deux types de question fermé :

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

➤ Les questions fermées dichotomiques

□ ce type de question donne à la personne interrogée le choix entre deux réponses possibles qui sont simultanément exclusive, un seul choix pour répondre. Par exemple (soit par oui ou non);

□ Travaillez-vous avec d'autres transitaires ? Oui non

➤ Des questions fermées à choix multiples

Dans ce type de question les réponses sont rédigées à l'avance et la personne interrogée n'a qu'à choisir une ou plusieurs réponses. Ses questions facilitent la collection et la simplicité ainsi que la clarté de l'information. Comme le montre l'exemple suivant : Quel type de marchandises qui transitent via votre entreprise ?

-Produit agroalimentaires	- Déchets (métaux, plastique,...)
-Matériaux de constructions	-Papier, bois
-Vins & spiritueux	-Autre

La totalité des réponses aux questions, que nous collecterons, seront utilisées pour enrichir notre problématique de recherche.

1-4- Le déroulement de l'enquête

Cette partie est destinée à l'exposition de la méthode élaborée dans notre enquête de terrain. Notre démarche dans ce travail adopte une approche qualitative pour la collecte des données, afin de capturer le contexte et la dynamique du transitaire dans une perspective comparatives entre les différentes régions au niveau national. Cependant, et pour mieux cerner l'information concernant le rôle du transitaire, nous nous sommes focalisés sur le cas de la wilaya de Bejaia. Afin de gérer au mieux notre travail, nous avons élaboré un questionnaire qui est diffusé auprès des entreprises (transitaires) de la région de Bejaia. On a commencé notre enquête le mois du Mai 2016. La distribution de questionnaire a été faite par moi même auprès de la majorité des entreprises. Certains questionnaires ont été remplis sur place, et pour les autres nous les avons déposés au niveau des entreprises concernées et nous les avons récupérés par la suite.

La plus grande difficulté que nous avons rencontrés et qu'un certains nombre d'entreprises ont refusé de répondre à nous questionnaires. Les raisons de ce refus s'expriment généralement par la non-disponibilité du personnel ou par le secret professionnel auquel ils sont tenus les entreprises. Une deuxième difficulté réside dans le fait que, la contrainte du timing et la

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

distance géographique entre mon lieu de résidence et la localité des entreprises ont exercé un effet négatif sur le déroulement de cette enquête de terrain. Cependant, cette limitation en termes d'entraves a été surmontée par nos efforts personnels et grâce à l'aide obtenue auprès de mes collègues et mon directeur de recherche.

1-4-1-Echantillonnage

Pour mener à bien notre travail, nous avons, donc, diffusé un questionnaire. Ce questionnaire a été adressé aux transitaires dans le but d'avoir des réponses diversifiées sur notre thème de recherche. Les questions que nous avons choisies concernent, notamment, l'environnement de l'entreprise (le climat entre employeur et employé, les salaires, la comparaison des services,), aux problèmes rencontrés lors de la procédure de dédouanement, la compétence des agents de douane dans l'exercice de leur fonction..... etc.

1-4-2- L'échantillon initial

L'échantillonnage expose une action qui comporte à classer une partie des entreprises d'une manière aléatoire. Les questionnaires distribués n'ont pas eu tous des réponses favorables, certaines entreprises n'ont pas accepté de répondre. Nous avons reçu 20 questionnaires sur un total de 28, soit 71,15%. Le tableau ci-après synthétise l'ensemble des réponses que nous avons obtenues :

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Tableau n° 02: Présentation de l'échantillon d'enquête.

Nom d'entreprise	Réponse	
	Favorable	Défavorable
Transit Boudebza	✓	
Transit Idres	✓	
Transit Souidi	✓	
Transit Manseur et fils	✓	
Transit Meliani	✓	
Transit Kherdjemil	✓	
transit Boudjeloud A/ghani	✓	
El-Salem Transit	✓	
Horoun Transit	✓	
SK Transit	✓	
Sarl Ifri Transit	✓	
EurlgabisTransit	✓	
Voco Transit	✓	
Hamamet transit company	✓	
Transit Mourad Manseur	✓	
Djouadi Transit	✓	
Transit SITMEX	✓	
Transit et consignation BOUD	✓	
Transit BoureghitBoualem	✓	
Transit EL Bahaya	✓	
Transit SELIMANI		✓
Transit Bouhariche SALAH		✓
Transit MESSAOUDI		✓
Transit Karim BOUREGHIT		✓
DEHEMLA DJOUDI Transit		✓
Transit SADEK BELHABIBE		✓
GOURAYA Transit		✓
Transit PLUS		✓

Source : Notre enquête de terrain.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

1-4-3-L'échantillon final

A la fin de l'enquête de terrain, nous avons pu distribuer 28 questionnaires auprès des transitaires de la wilaya de Bejaia. Sur les 28 questionnaires nous n'avons récupéré que 20. Donc notre échantillon final est composé de 20 entreprises uniquement.

1-5-Traitement et analyse des données d'enquête

Nous essayerons, dans cette section, de présenter les données recueillis à partir de notre enquête de terrain et de procéder à leurs interprétations, leurs traitements et leurs analyses. Pour effectuer ces différentes taches nous avons introduit les données sous le logiciel Sphinx IQ. Ce logiciel nous a été d'une grande importance dans la suite de ce travail.

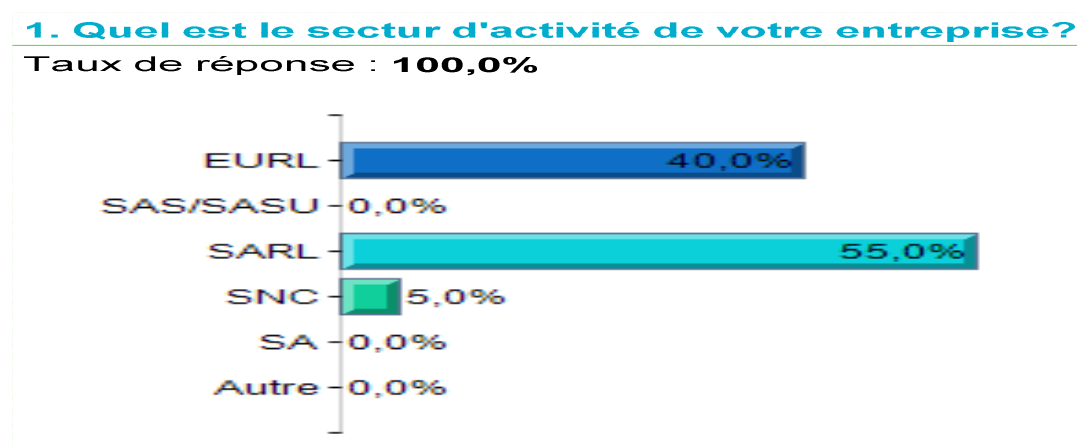
1-6- Difficultés rencontrées

La réalisation de ce travail n'a pas été facile car nous avons été confrontés à de nombreuses difficultés. Nous avons eu des difficultés pour obtenir ce stage chose qui n'est pas facile au déplacement et le temps qui nous a été accordé n'a pas été suffisant pour recueillir assez d'informations. La plupart des cas, les agents disaient qu'ils n'avaient pas assez du temps pour répondre à toutes nos questions.

Section 2 : les caractéristiques des transitaires enquêtés

Les conclusions de notre enquête du terrain qui concerne les caractéristiques des transitaires enquêtés dans la wilaya de Bejaia à savoir : le statut, le secteur d'activité, la fonction, le type de marchandises et le type d'activité, sont exposées dans les figures 4, 5 et 6, comme suite :

Figure 04 : Présentation des entreprises selon leur statut

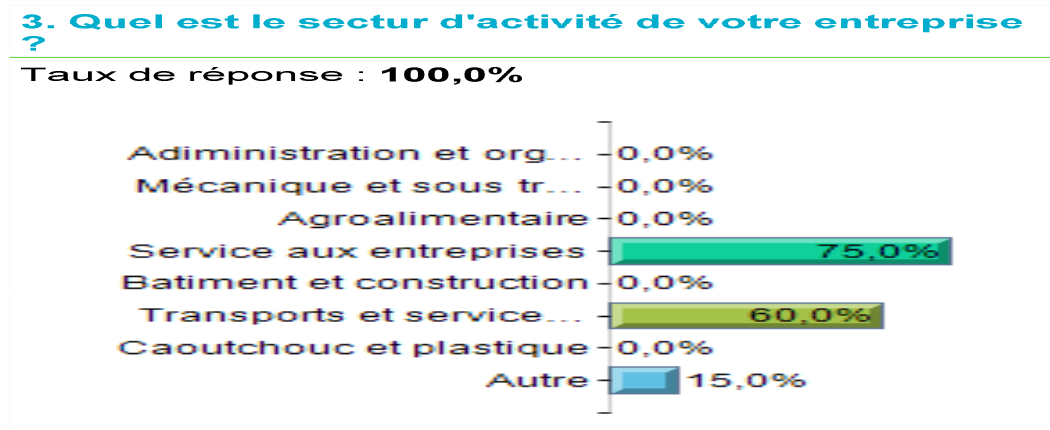


Source : Notre enquête d terrain.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Les données de terrain montrent que 55% des entreprises sont des SARL, 40% sont des EURL, et 5% sont des SNC

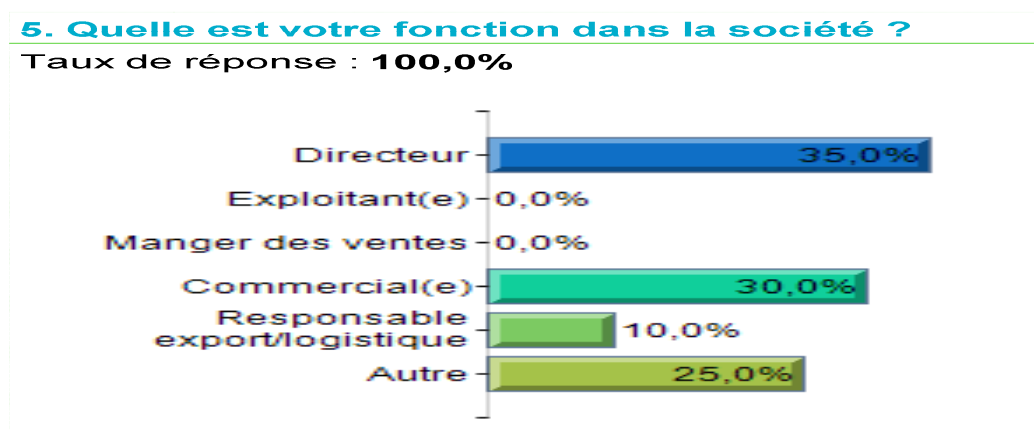
Figure 05 : Présentation des entreprises selon leur secteur d'activité



Source : Notre enquête de terrain.

Les chiffres montrent que notre échantillon est composé de : 75% des entreprises (transitaires) exercent dans le secteur d'activité " service aux entreprises", 60% transports et service et 15% sont dans les autres secteurs d'activités.

Figure 06 : Présentation des enquêtes selon leur fonction dans la société



Source : Notre enquête de terrain.

D'après les données de notre enquête on constate que 35% des enquêtés exercent la fonction de directeur d'entreprise, 30% sont des agents commerciaux, 25% qui ont d'autre fonction et 10% sont des responsables export/logistique.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

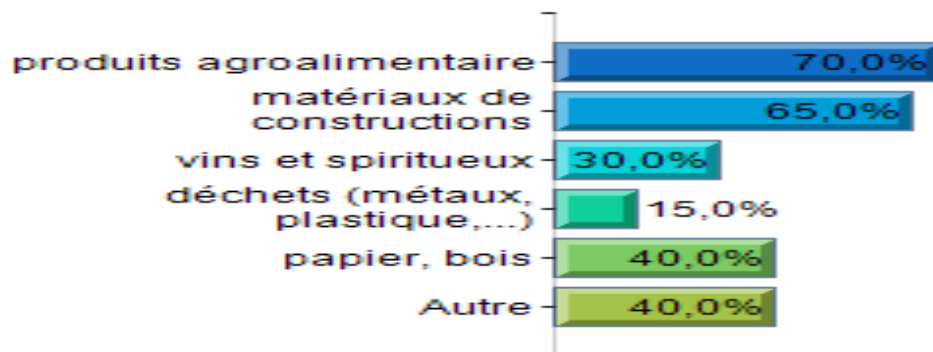
Section 3. Présentation des activités de transitaire : analyse et interprétation des données

Dans cette section nous présenterons les résultats obtenus ainsi que leurs interprétations par rapport aux caractéristiques des 20 entreprises enquêtées. Nous analyserons, tout d'abord, les types de marchandises qui transitent via ces entreprises ainsi que les différentes activités associées leurs sont associées. Ensuite, nous effectuerons un zoom sur le mode de transport, sur le choix des transitaires et la nature des produits importés ou exporter par les entreprises dans le cas de la wilaya de Bejaia.

Figure 07 : Présentation des types de marchandises qui transite les entreprises

7. Quel type de marchandise(s) qui transite via votre entreprise ?

Taux de réponse : **100,0%**

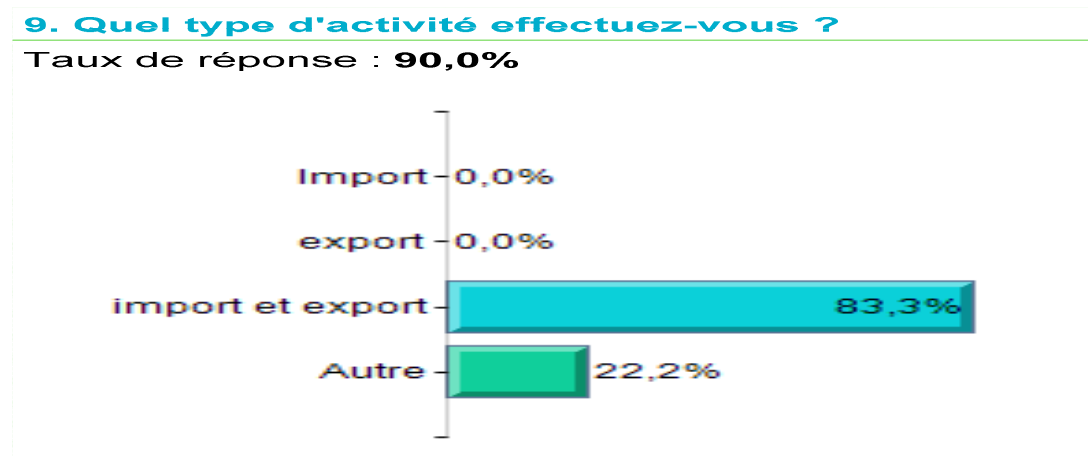


Source Notre enquête de terrain.

Dans la figure N° 07 nous remarquons que les principaux types de marchandises qui transitent via les entreprises de la wilaya de Bejaia sont : les produits agroalimentaires et matériaux de construction avec un pourcentage respectif de 70% et 65%. Il vient, en deuxième lieu, le papier et bois avec un pourcentage de 40%. Les autres types de marchandises sont respectivement, 30% de vins & spiritueux et 15% pour les déchets.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

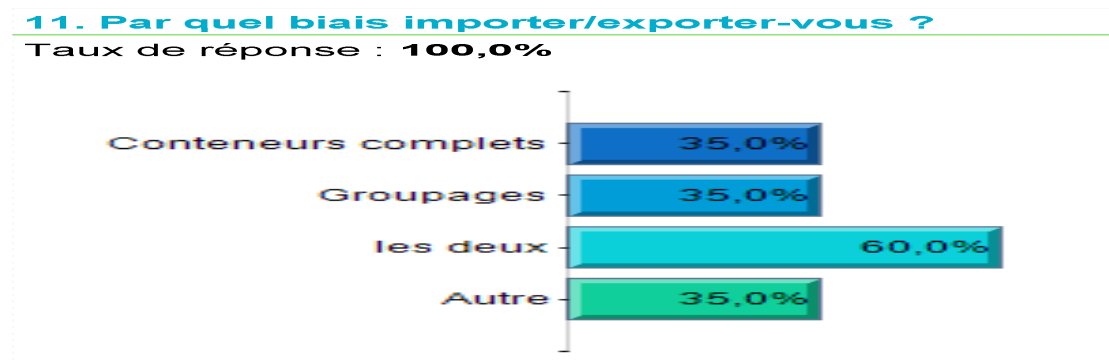
Figure 08 : Présentation des enquêtes selon les activités



Source : Notre enquête de terrain.

L'activité principale du transitaire est de gérer l'importation et/ou l'exportation de marchandises. Les données de terrain montrent que 83.30% des entreprises enquêtées, exercent les deux activités en même temps (import et export). 22.20% exercent d'autres activités comme : commissionnaire en douane, opération de service au commerce extérieur,...etc.

Figure 09 : Présentations d'enquête selon leurs moyens de transport.

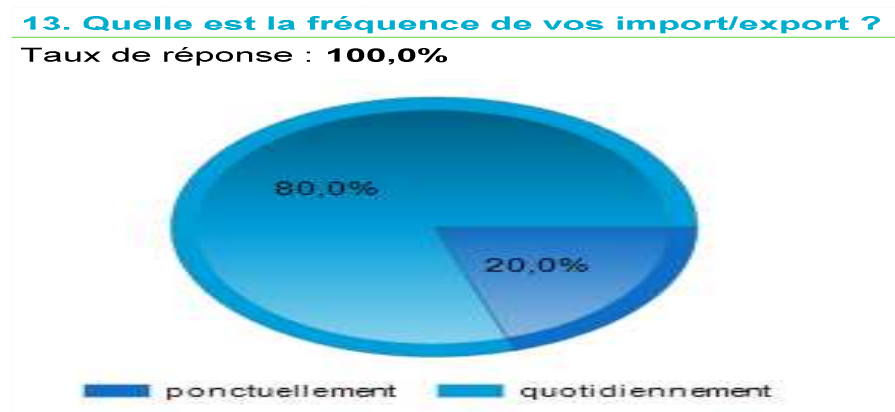


Source : Notre enquête de terrain.

La figure n°09 montre que 60% des entreprises de notre échantillon utilisent simultanément les conteneurs complets et les groupages comme moyen pour importer et/ou exporter la marchandise. L'enquête montre aussi que les autres modes de transport sont aussi utilisés, tel que : navires, conventionnelle et colis homogène avec un pourcentage de 35%.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Figure 10 : Présentations la fréquence de l'import/export

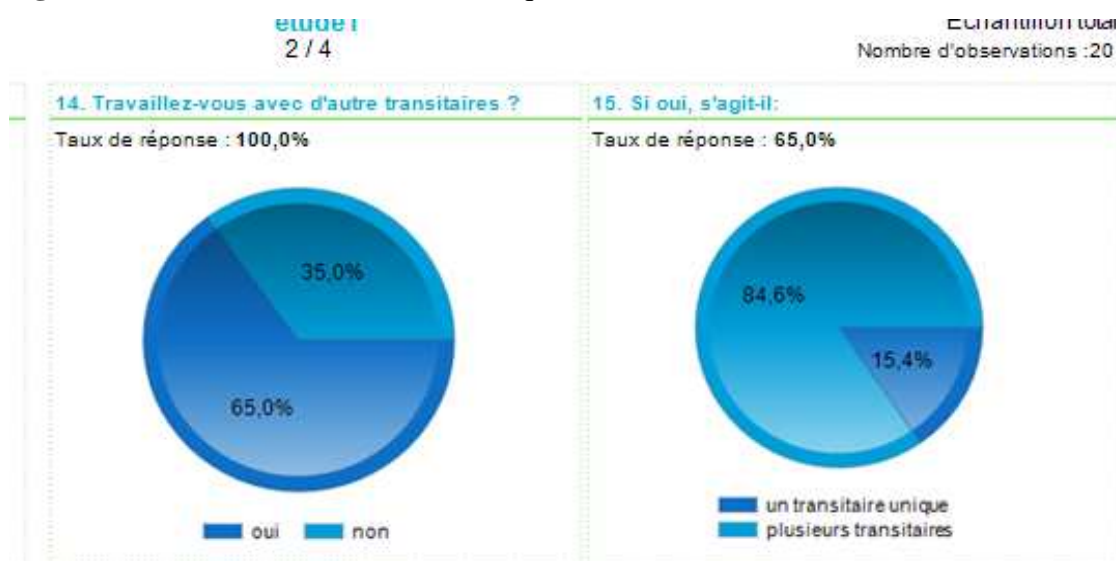


Source : Notre enquête de terrain.

D'après les données du terrain, nous constatons que la majorité des enquêtes importer et exporter la marchandise ponctuellement avec un taux de 80%. 20% importer et exporter la marchandise quotidiennement.

NB : pour la question de la fréquence de l'import/export on a un taux de réponse de 100%.

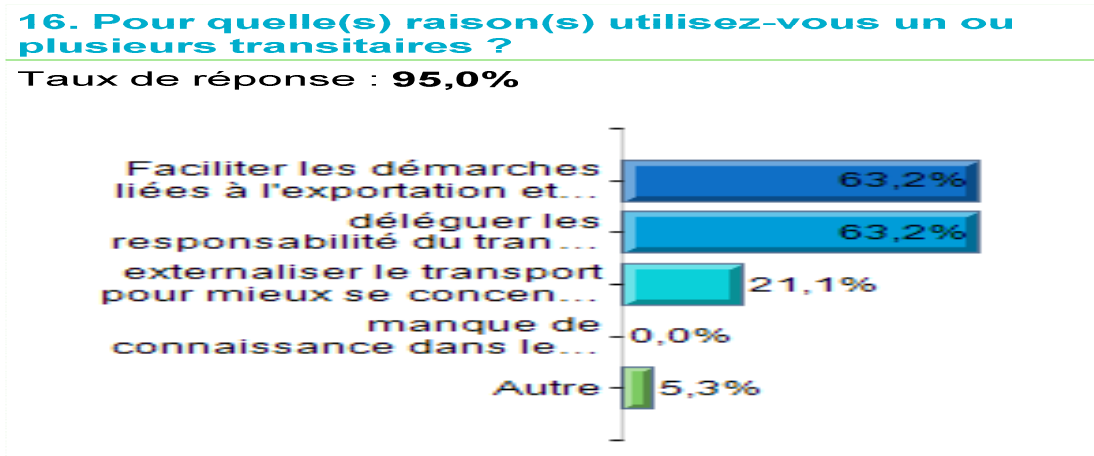
Figure 11 et 12 : Présentation d'enquête selon leurs travaille avec d'autre transitaires



Source : Notre enquête de terrain.

D'après les données statistiques collectées sur le terrain, nous avons noté à partir des figures 11 et 12 que 65% des transitaires travaillent avec d'autres transitaires. Parmi eux 84.6% travail avec un transitaire unique.

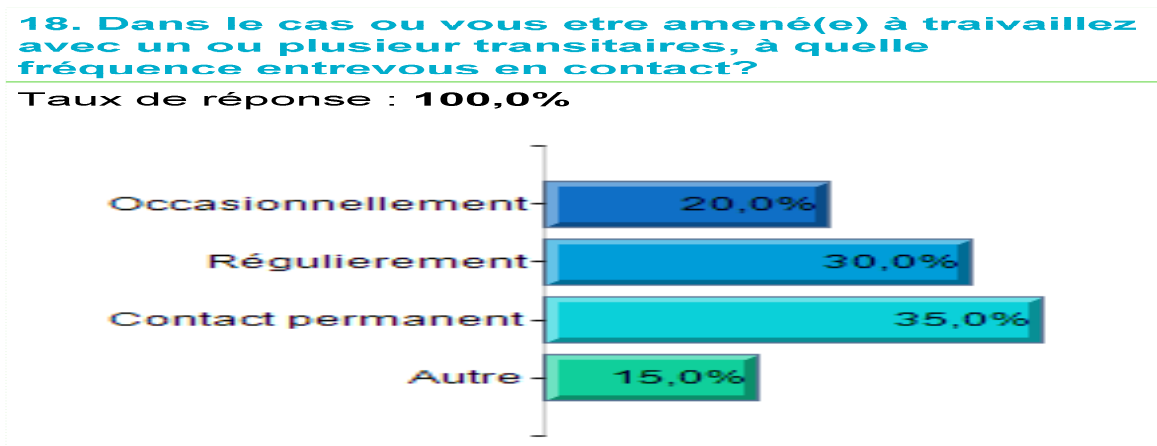
Figure 13 : Présentations des raisons d'utiliser plusieurs transitaires



Source : Notre enquête de terrain.

D'après cette figure^o13, les raisons d'utilisation de plusieurs transitaires sont : facilité les démarches liées à l'exportation et /ou l'importation des marchandises avec un taux de 63.2%, même pourcentage en ce qui concerne la délégation des responsabilités du transport de marchandises à un spécialisé. Ensuite, en deuxième position, avec un pourcentage de 21,1 % pour externaliser le transport pour mieux se concentrer sur les activités de l'entreprise. Il existe d'autres réponses parmi elle la sous-traitance avec un taux de 5.3%.

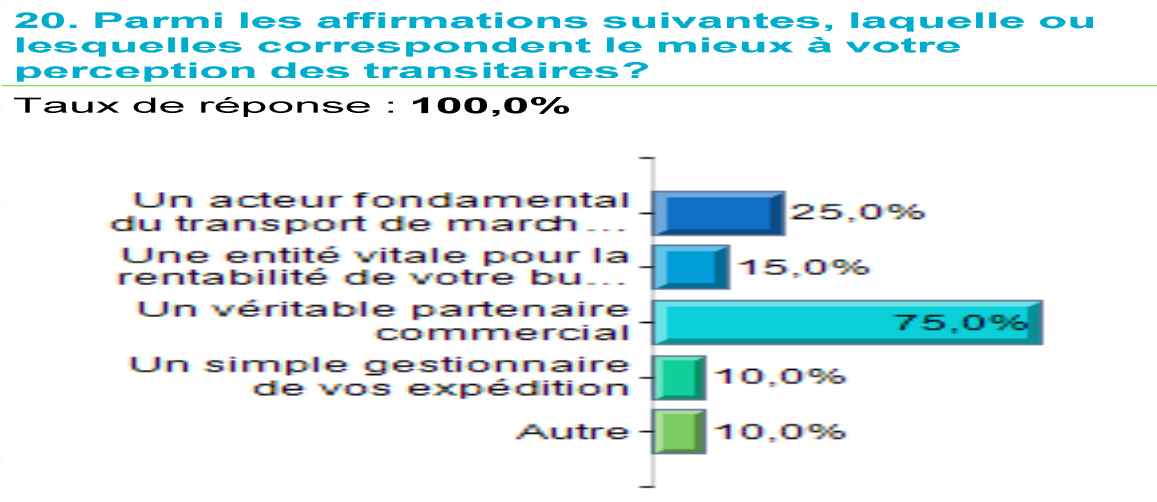
Figure 14: Présentations d'enquête selon la fréquence des contacts



Source : Notre enquête de terrain.

Nous remarquons que l'entreprise à un contact permanent avec les transitaires avec 35%. Par contre elle travaille régulièrement avec eux à un taux de 30% et occasionnellement avec 20%. 15% pour autre comme par exemple (lors du séjour de la marchandise au port ...)

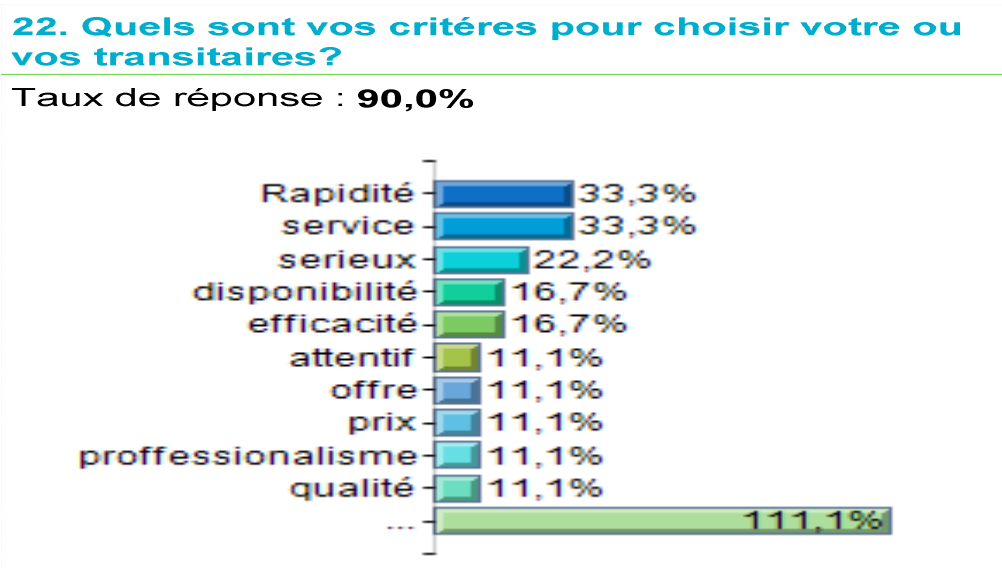
Figure 15: Présentations d'enquête selon la perception des transitaires



Source : Notre enquête de terrain.

D'après la figure n° 15, nous remarquons que l'entreprise préfère le transitaire qui à un profit de véritable partenaire commercial avec un taux de 75%. Cependant, les autres transitaires n'ont pas une grande importance au sein de l'entreprise. On note aussi que la perception du transitaire comme un simple gestionnaire et autre (le dédouanement des marchandises à l'import et à l'export), ont un même pourcentage 10%.

Figure 16 : Présentations d'enquête selon leur critère pour choisir des transitaires



Source : Notre enquête de terrain.

D'après les résultats de la figure n°16, nous avons noté que les critères relatifs au choix du transitaire par les entreprises sont variables. Les plus indiqués pour choisir un transitaire est la rapidité et service avec un taux 33%, en deuxième critère on trouve sérieux avec un

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

pourcentage de 22%, en troisième critère on trouve la disponibilité et l'efficacité avec 16,7%, il Ya aussi autre critères comme (offre, prix, professionnalisme) avec un pourcentage de 11,1%.

La sélection du transitaire se fera en fonction du prix et sur les garanties offertes en termes de qualité de service (délais, suivi des marchandises, qualité du conseil). Selon aussi un gage sur la qualité de service. Le prix : Certains transitaires sont spécialisés sur certaines destinations ou modes de Transport. Ils peuvent proposer des tarifs plus avantageux. La demande de tarification d'un Transitaire s'appelle une cotation.

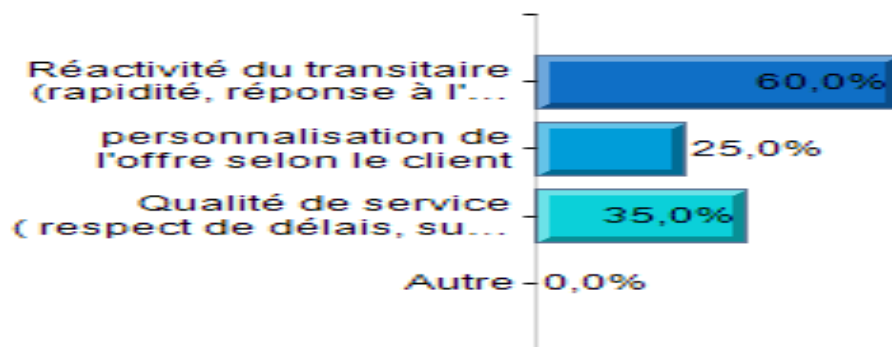
L'implantation : La présence d'un bureau dans le pays destinataire permet de simplifier la réception des marchandises. Il reste à savoir s'il s'agit d'une agence propre au transitaire ou de l'un de ses correspondants étrangers.

La qualité et la fiabilité des opérations : Ces critères peuvent être plus facilement évalués quand les transitaires travaillent avec des transporteurs réguliers.

Figure 17 : Présentations d'enquête selon leur critère qui améliorent la satisfaction des clients

23. Selon vous, quels sont les critères qui améliorent la satisfaction des clients?

Taux de réponse : **100,0%**



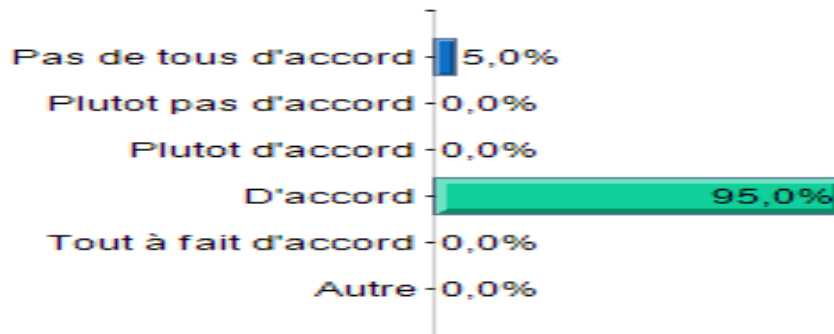
Source : Notre enquête de terrain.

D'après les résultats de la figure n°17, le critère qui améliore la grande satisfaction des clients c'est réactivité du transitaire (rapidité, réponse à l'éventuel problème logistique,...) avec un pourcentage de 60% est une bonne mesure de la satisfaction, au terme du processus de prestation de service. Il semble que ce critère ne reflète qu'un des aspects de l'interaction avec le citoyen/client (le citoyen/client en tant que « Co-évaluateur. La propreté et l'aménagement des lieux, la propreté des camions, l'apparence soignée des représentants, l'ambiance générale, est mentionnée dans notre enquête avec un pourcentage de 25%.

Figure 18 : Présentations d'enquête selon le degré d'interaction avec le transitaire

25. Le degré d'interaction avec le transitaire a une influence sur la qualité du service que ce dernier propose?

Taux de réponse : **100,0%**



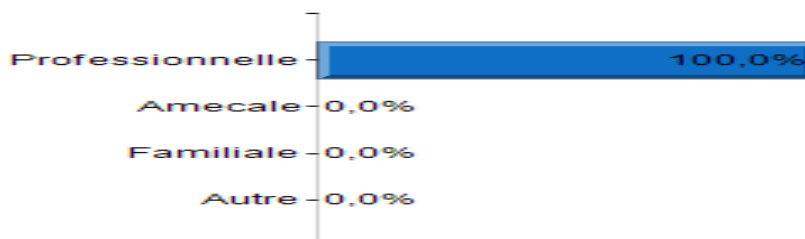
Source : Notre enquête de terrain.

La figure n° 18 nous montre que la majorité des entreprises qui ont répondu à notre question étaient tout à fait d'accord avec un pourcentage de 95%. Ceci affirme le lien existant entre degré d'interaction avec le transitaire et la qualité du service que ce dernier propose.

Figure 19 : Présentations d'enquête selon leur relation avec les transitaires

27. Comment qualifieriez-vous la relation que vous entretenez avec vos transitaires?

Taux de réponse : **100,0%**



Source : Notre enquête de terrain.

La relation est à 100% professionnelle, donc le transitaire travaille pour une entreprise prestataire de transports ou pour le service expédition d'une grande entreprise possédant ses propres moyens.

Dans une entreprise spécialisée dans le transport, le transitaire ou agent de transit travaille au carrefour de plusieurs activités : administratives, juridiques, logistiques et commerciales.

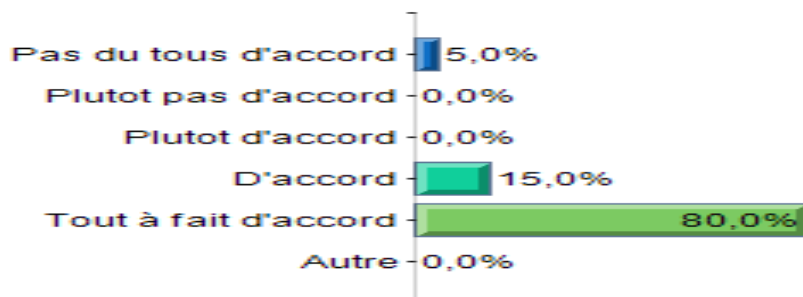
L'ensemble de l'échantillon a répondu professionnelle car la relation réellement existant entre un transitaire et une entreprise est de nature professionnelle.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Figure 20 : Présentations d'enquête selon la relation existante entre transitaire et la qualité du service proposé.

29. Une bonne relation avec un transitaire découle de la qualité du service que ce dernier propose?

Taux de réponse : **100,0%**



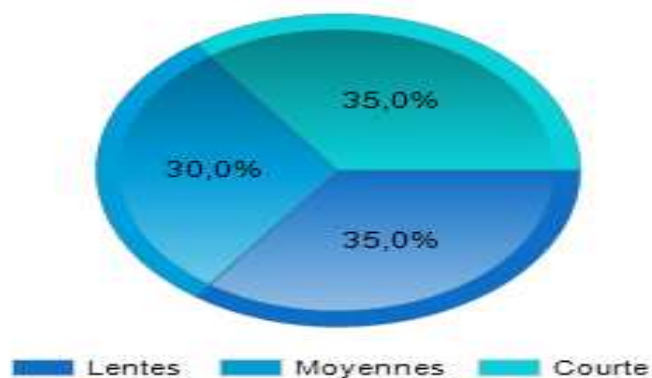
Source : Notre enquête de terrain.

Les données de terrain montrent que 80% des enquêtés sont tout à fait d'accord sur la réputation du transitaire qui est liée à la qualité du service offert par ce dernier. 15% répondu d'accord, et 5% pas du tout d'accord.

Figure 21 : Présentations d'enquête selon la procédure de dédouanement

31. Comment trouvez-vous les procédures de dédouanement auprès de l'administration des douanes?

Taux de réponse : **100,0%**



Source : Notre enquête de terrain.

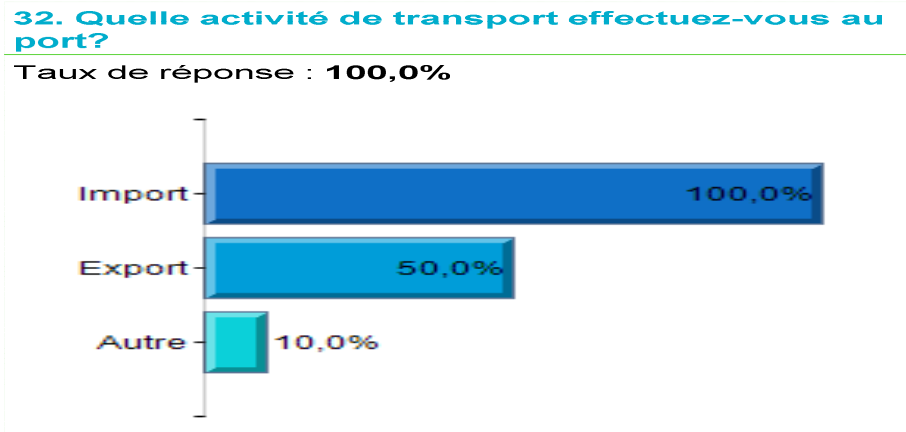
D'après le schéma précédent, 35% trouvent que les procédures sont lentes à cause du circuit douanier qui met du temps avec par exemple les visites qui se font pour la plupart du temps tardivement par les agents de douane.

35% ont répondu "Moyennes" car pour eux les procédures de dédouanement se font moyennement dans les temps.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Les 30% ayant répondu "Courtes" pensent qu'aujourd'hui les procédures de dédouanement ont été simplifiées avec les outils informatiques et les TIC.

Figure 22 : Présentations d'enquête selon l'activité de transport effectué au port



Source : Notre enquête de terrain.

100% ont répondu import car le transit à l'importation en principe, toute marchandise tierce qui entre sur le territoire communautaire doit être dédouanée dès son arrivée.

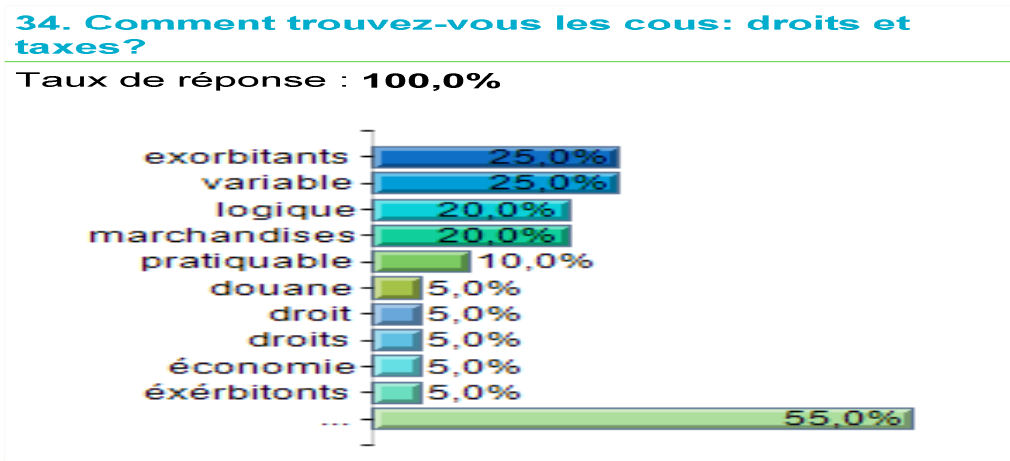
Toutefois, afin de ne pas engorger les frontières communautaires et de permettre un dédouanement au plus près de l'entreprise destinataire, il est possible de placer les marchandises tierces sous le régime du transit communautaire externe, jusqu'au lieu de dédouanement.

50% pour l'export car Le transit à l'exportation permet de simplifier et d'accélérer le franchissement des frontières jusqu'au pays de destination.

Ainsi, les marchandises communautaires faisant l'objet de formalités à l'exportation peuvent être placées sous le régime du transit communautaire dans le cas d'exportations vers les pays destinataires.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

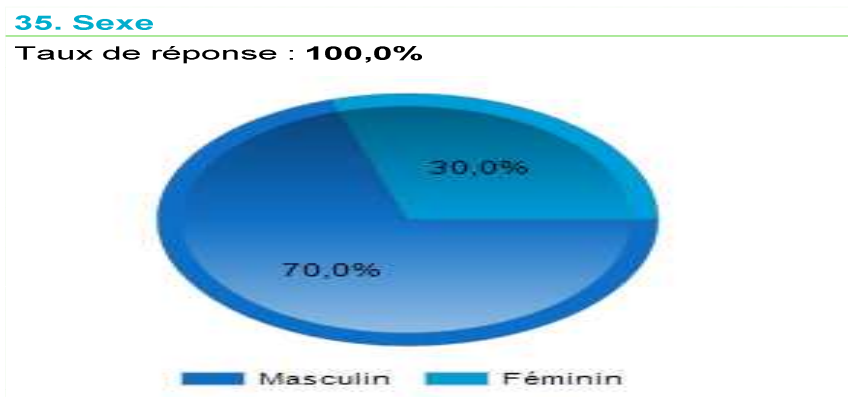
Figure 23 : Présentation d'enquête selon les coûts : droits et taxes



Source : Notre enquête de terrain.

D'parés la question 34 de la figure 23, on constate que les coûts (droit et taxes sont considérés à 25 % comme exorbitant ou variable selon les situations. 20% suppose les couts sont logiques et 10 % comme tout à fait supportables par l'entreprise.

Figure 24 : Présentations d'enquêtés selon le sexe



Source : Notre enquête de terrain.

Les données de terrain montrent que le pourcentage majoritaire est celui du sexe masculin avec un taux de 70% contre 30% du sexe féminin de notre échantillon. Ce constat relève du fait que la nature de travail contient une certaine difficultés qui nécessite un travail de manutention....etc qui est adaptable principalement aux hommes.

NB : pour la question de la fréquence de l'import/export on a un taux de réponse de 100%.

Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Figure 25 : Présentations d'enquêtés selon l'âge.

36. Quel age avez-vous?

Taux de réponse : **100,0%**



Source Notre enquête de terrain.

Les données de terrain montrent que 50% d'effectifs au sein de l'entreprise ont un âge de [40ans et plus], 30% des travailleurs ont entre [30-39 ans] et 20% qui restant sont des jeunes et ils ont entre [20- 29 ans].

Croisement de la question "Question 22" avec la question "Question 21"

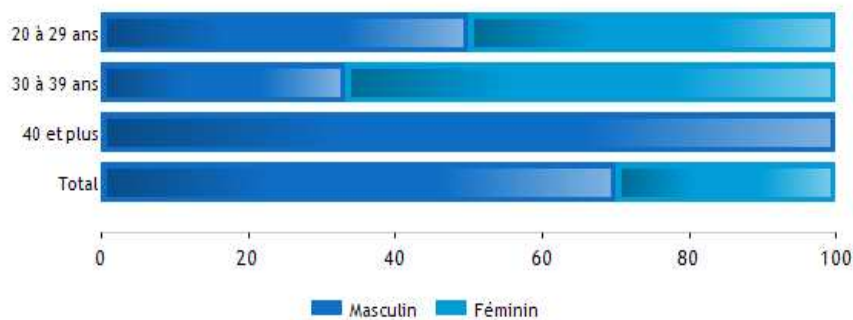
Question 21 → Question 22 ↓	Masculin			Féminin			Total	
	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.
20 à 29 ans	2	50%		2	50%		4	100%
30 à 39 ans	2	33,3%	- S	4	66,7%	+ S	6	100%
40 et plus	10	100%	+ TS	0	0%	- TS	10	100%
Total	14	70%		6	30%		20	

Les pourcentages sont calculés par rapport au nombre d'observations en ligne.

Les valeurs en bleu / rouge sont significativement sur représentées / sous représentées (au seuil de risque de 5%).

Réponses effectives : 20 Non-réponse(s) : 0 Taux de réponse : 100%
 p-value = 0,01 ; Khi2 = 8,89 ; ddl = 2,00 (La relation est significative)

⊕ Valeurs supplémentaires



Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises : cas de la wilaya de Bejaia

Donc la moitié des travailleurs au sein de l'entreprises ont dû l'expérience ce qui donne plus de performance à l'entreprise.

Conclusion du chapitre 3

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que la circulation du fret dans le Monde évolue à une vitesse considérable. Les échanges par la mer sont entrain de Croître d'année en année, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports.

Parmi tous les auxiliaires de transport qui interviennent, un se démarque un peu plus des autres à cause de la pluralité des fonctions qu'il peut occuper c'est le transitaire.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession de transitaire.

Nous avons pu dégager le rôle du transitaire qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer parfois, si nécessaire , à les dédouaner et à les réexpédier sur leur destination suivant les instructions qu'il a reçu de son donneur d'ordre (mandant). Ce rôle qui est très important dans les échanges internationaux, car pour les importateurs et exportateurs, il n'est pas toujours facile de se tenir constamment au courant des multiples procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habiletés et qualifiés à se substituer à eux.

Conclusion générale

Aujourd'hui, la fonction des transitaires est primordiale pour la facilité et la réussite des opérations liées au commerce extérieur, notamment les opérations d'importation et d'exportation. Ses activités sont complémentaires avec autres intervenants tels que : les logisticiens, commissionnaire, consignataire, manutentionnaires, transporteur, mandataires, etc. constitue de ce fait un maillon fort dans la chaîne de transport maritime.

Il s'occupe de la demande de leurs clients, et veille à l'application avec rigueur les différentes réglementations douanières de paiement de droits à l'importation et d'autres taxes sous certaines conditions.

Le régime du transit peut être présenté comme des facilités douanières, il permet aux importateurs de transporter des marchandises entre les frontières ou des territoires, ainsi que ces importateurs effectuent des formalités douanières pour faciliter la circulation des marchandises.

A part les statuts de mandataire et commissionnaire qui sont conférés au transitaire, nous pouvons dire que le transitaire doit posséder plusieurs autres qualités :

Il doit se comporter en bon père de famille, Il doit être diligent c'est-à-dire apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

Le transitaire est au service de la marchandise et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international. Grâce à leur connaissance du marché et à leur relation à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements. En somme, il contribue au renforcement de l'économie d'un pays. Mais si l'on venait à ouvrir complètement toutes les barrières douanières que serait l'impact sur la profession de transitaire ?

- ❖ Les transitaires de wilaya de Bejaia est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'Import/Export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise ;

- ❖ Les opérations de dédouanement sont faites dans un temps record car le dédouanement de véhicule peut prendre au plus 3 jours et celui d'un conteneur peut prendre une semaine au plus ;

L'exécution fidèle des instructions qui consiste au devoir d'accomplir fidèlement les différentes clauses contractuelle établit avec son mandant

- ❖ Le devoir de conseil : Pour toutes les opérations relevant de ces compétences, le transitaire comme tout professionnel est tenu d'un devoir de conseil et d'information

Conclusion générale

envers son mandant. Il doit avoir la capacité d'informer correctement son client afin de le décharger de tous soucis vu qu'en raison de sa spécialisation il est sensé bien connaitre.

Chaque transitaire répond à l'obligation de rendre compte à son client qui consiste à mettre au courant son mandant autrement dit lui faire un compte rendu c'est-à-dire l'informer dans la mesure du possible de façon permanente de l'exécution des tâches qu'il effectue . Cette obligation est bénéfique en ce sens que dans le cas où l'exécution des instructions reçues s'avère impossible, le mandant pourra lui donner d'autres instructions qui pourront lui permettre de faciliter ce qu'il accomplit. Durant notre séjour au sein de la structure, nous avons constaté que les agents sont en contact permanent avec leur client ce qui montre qu'ils remplissent convenablement cette obligation ;

- ❖ Le transitaire obéit à ce décret, car tous les documents relatifs aux opérations en douane sont conservés au sein de la structure comme la loi le recommande.
- ❖ C'est ainsi que dans le cas d'un contentieux, les documents sont immédiatement sorti pour servir afin de départager les parties ;
- ❖ Le transitaire a l'avantage de postuler aux appels d'offres nationaux et internationaux que propose l'Etat.

Bibliographie

Ouvrages

- BAUCHET, P.(1992), *Le transport maritime*, Economica, paris.
- BRUNAT, P. (1987), *Lamy transport*, Paris, Edité par la société Lamy S .A, 1987.
- FDURAND, J. « Douanes », Edition QSJ, 2003.
- LEGRAND, et MARTINI G.H.(2008),*Gestion des opérations Import-export*, Edition Dunod, Paris, 2008.
- MEYRONNEIC, J .P. 2010, *Transport de marchandises* .Paris, Collection transport
- PASCO, C.2006, *commerce international*, 6^{ème} Edition Dunod, Paris, 2006. Page 62
- PESTEL- DEBORD P. (1984), *lerôle de l'agent consignataire du navire en France*, Annales IMTM,
- PONTAVICE, E. et CORDIER, P., (1990), *Transport et affrètement maritimes*, Edition Delmas, 2éme édition, 1990.
- SILEM, A. (2009), *Economie Internationale*, Edition Dalloz.

Mémoires

- MERZOUG, S. (2005), < La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia>, Magister en Sciences Economiques, Option : Gestion du Développement, Université de Bejaia, 2005.
- MOUSSAOUI, k. et MERADI, O. (2004), < Le transport maritime international de marchandises cas de l'Algérie >, Mémoire en licence sciences économiques, Université de Bejaia ; 2003-2004.

Autres sources

- Questions sur les ports français, BTL, 1996, page 65
- Cour de Cass. crim. 8 avril 1897, doc. Cont., n° 345
- CA Paris 11/01/85, DMF, 1986, page 166
- CA Aix 9/3/85, DMF 1986, page 693
- Cour de Cass. Com. 17/06/1997, bull. civ. IV, N° 196

- Cour de Cass. 1er juillet 1997, revue SCAPEL 97, n°4 page 42
- CA Rouen 10/03/98, transit, 1998, n°18, page 9
- Cour de cassation commerciale du 02/02/1999 : bulletin civil,n°39
- Lamy transport, tome 2 (Edition 2005), page 116n° 182 (dictionnaire du transport).

Sites interne

- www.douanes.sn
- <http://www.google.com/site/transitd/>
- http://www.lantenne.com/fiche_incoterms/fas.html
- <http://www.douane.go.ma/rdii/pdf/t2ch07s01.pdf>

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau01 : Liste exhaustive des incoterms.....P06

Tableau02 : Présentation de l'échantillon d'enquête.....P50

LISTE DES figures

Figure 01 : Le transport maritime.....p06

Figure 02 : La répartition des frais et risques : les incoterms.....p12

Figure 03 : Les intervenants du commerce international.....p17

Figure 04 : Présentation des entreprises selon leur statut.....P51

Figure 05 : Présentation des entreprises selon leur secteur d'activité.....P52

Figure 06 : Présentation des enquêtes selon leur fonction dans la société.....p52

**Figure 07 : Présentation des types de marchandises qui transite les
entreprises.....P53**

Figure 08 : Présentation des enquêtes selon leur activité.....p54

Figure 09 : Présentations d'enquête selon leur biais.....p54

Figure 10 : Présentations la fréquence de l'import/export.....p55

**Figure 11 et 12 : Présentation d'enquête selon leurs travaille avec d'autre
transitairesP55**

Figure 13 :Présentations des raisons d'utiliser plusieurs transitaires.....p56

Figure 14 : Présentations d'enquête selon leurP56

Figure 15 : Présentations d'enquête selon leur contactp57

**Figure 16 :Présentations d'enquête selon leur critère pour choisir des transitaires
.....p57**

**Figure 17 : Présentations d'enquête selon leur critère qui améliorent la
satisfaction des clients.....p58**

Figure 18 : Présentations d'enquête selon leur degré d'interaction avec le transitaire.....	p59
Figure 19 : Présentations d'enquête selon leur relation avec les transitaires..	p 59
Figure 20 : Présentations d'enquête selon leur relation avec un transitaire découle la qualité du service	p60
Figure 21 : Présentations d'enquête selon leur procédure de dédouanement.....	p60
Figure 22 : Présentations d'enquête selon leur activité de transport qui effectue au port	p61
Figure 23 : Présentations d'enquête selon leurs coûts : droits et taxes.....	p62
Figure 24 : Présentations d'enquêtés selon le sexe.....	p62
Figure 25 : Présentations d'enquêtés selon l'âge.....	p63

Annexe 1 : Le questionnaire

Université Abderrahmane Mira – Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciale et des sciences de gestion
DEPARTEMENT DES SCIENCES ECONOMIQUES

Ce questionnaire d'enquête est dans le cadre de l'élaboration d'un mémoire de master en Economie du transport portant sur le thème : le rôle des transitaires dans le transport maritime des marchandises : le cas des transitaires de la wilaya de Bejaia, sous la direction de Mr. GANA Brahim. Nous vous serions très reconnaissant de bien vouloir répondre, et en toute objectivité, au présent questionnaire. Par ailleurs, les informations recueillies, lors de cette enquête, étant tout à fait anonyme destinées à des fins scientifiques.

Partie 01 : Statut et activité de l'entreprise

Q01 Quel est le statut de votre entreprise ?

EURL

SAS/SASU

SARL

SNC

SA

Autre

Q02 Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ?

Administration et organismes

Mécanique et sous traitante industrielle

Agroalimentaire

service aux entreprises

Bâtiment et construction

Transports et services connexes

Energie, minerais et matières premières

Caoutchouc et plastique

Q03: Quelle est votre fonction dans la société?

Directeur

Exploitant(e)

Manager des ventes

Commercial(e)

Responsable export/logistique

Autre

Q04 Quel type de marchandise(s) qui transite via votre entreprise ?

Produits agroalimentaires

Déchets (métaux, plastique,...)

Matériaux de constructions

Papier, bois

Vins & spiritueux Autre

Q05 Quel type d'activité effectuez-vous ?

Import

Import et export

Export

Autre

Q06 Par quel biais importer/exporter-vous?

Conteneurs complets

Les deux

Groupages

Autre

Q07 Quelle est la fréquence de vos import/export?

Ponctuellement

Quotidiennement

Q08 Travaillez-vous avec d'autres transitaires?

Oui

Non

Q09 Si oui, s'agit-il:

Un transitaire unique

Plusieurs transitaires

Q10 Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un ou plusieurs transitaires?

Faciliter les démarches liées à l'exportation et /ou l'importation des marchandises

Externaliser le transport pour mieux se concentrer sur les activités clés de l'entreprise

Déléguer les responsabilités du transport de marchandises à un acteur spécialisé

Autre

Manque de connaissance dans le transport

Q11 Dans le cas où vous êtes amené(e) à travailler avec un ou plusieurs transitaires, à quelle fréquence entretenez-vous le contact?

Occasionnellement

Contact permanent

Régulièrement

Autre

Q12 Parmi les affirmations suivantes, laquelle ou lesquelles correspondent le mieux à votre perception des transitaires?

Un acteur fondamental du transport de marchandises

Une entité vitale pour la rentabilité de votre business

Un simple gestionnaire de vos expéditions

Autre

Q13 Quels sont vos critères pour choisir votre ou vos transitaires?

Q14 Selon les transitaire, quels sont les critères qui améliorent la satisfaction des clients?

- Réactivité du transitaire (rapidité, réponse à l'éventuel problème logistique,...) Personnalisation de l'offre selon le client
 Autre

Q15 Le degré d'interaction avec le transitaire a une influence sur la qualité du service que ce dernier propose?

- Pas du tous d'accord
 Plutôt d'accord
 D'accord

Q16 Comment qualifieriez-vous la relation que vous entretenez avec vos transitaires ?

- Professionnelle Amicale Familiale Autre

Q17 Une bonne relation avec un transitaire découle de la qualité du service que ce dernier propose?

- Pas du tous d'accord D'accord
 Plutôt pas d'accord tout a fait d'accord
 Plutôt d'accord

Partie02 : Procédures, droits et taxes

Q18 Comment trouvez-vous les procédures de dédouanement auprès de l'administration des douanes?

- Lentes Moyennes Courtes

Q19 Quelle activité de transport effectuez-vous au port ?

- Export Import Autre

Q20 Comment trouvez-vous les coûts : droits et taxes?

Partie 03 : identification

Q21 Sexe

- Masculin Féminin

Q22 Quel âge avez-vous?

- 20 à 29 ans 40 et plus
 30 à 39 ans

Table des matières

Introduction	01
CHAPITRE 1 : Le transport maritime international de marchandise.....	05
Section 1 : Généralités sur le transport maritime des marchandises	05
1-1 : Présentation générale	05
1-2 : Historique et évolution de transport maritime	07
1-3 : La législation dans le transport maritime.....	09
1-3-1 : La convention du Bruxelles de 25 août 1924	09
1-3-2 : Le protocole du 23 février 1968	09
1-3-3 : La convention des Etats Unis sur le transport maritime de marchandises du 31 Mars 1978.....	09
Section 02 : Les incoterms	10
2-1 : Définition des incoterms	12
2-2 : Contenu détaillé des incoterms	13
2-3 : L'importance des transitaires la réussite d'une transaction au niveau du transport maritime	15
Section 03 : Les principaux intervenants et les documents dans le transport maritime international de marchandises	17
3-1 : Les principaux intervenants du transport maritime.....	18
3-1-1 : Le transitaire	18
3-1-2 : Le consignataire.....	19
3-1-3 : Manutentionnaire (ou L'aconier).....	20
3-1-4 : Le courtier maritime	20
3-1-5 : La douane	21
3-1-6 : Le transporteur.....	21
3-1-7 : Le chargeur	22
3-1-8 : L'assureur	22
3-1-9 Le commissaire d'avarie	23
3-1-10 : La banque	23
3-2 : Les principaux documents du transport maritime des marchandises.....	23
3-2-1 : La lettre de transport maritime	23
3-2-2: Le connaissement (Bill of Lading)	25
3-2-2-1 : Typologie du connaissement.....	25
3-2-3 : Le Booking note et arrêté de fret	25
3-2-4 : Les shortes formes	26
3-2-5 : La charte partie	26
Conclusion.....	27
Chapitre 2 : Présentation de transitaires dans le transport maritime	28
Section 01 : Présentation technique du transitaire.....	28
1-1 : Clarification des concepts et professions assimilées au transitaire.....	28
1-1-1 : Les auxiliaires de transport.....	28
1-1-2 : Le transitaire	28
1-2-3 : Le transitaire portuaire ou aéroportuaire	29
1-2-4 : Le commissionnaire agréé en douane.....	29
Section 02 : Les diligences du transitaire	30
2-1 : Les obligations générales du transitaire tiré du mandat.....	31
2-1-1 : Les obligations du mandataire.....	31
2-1-2 : Les obligations du mandant.....	32

2-2 : Les obligations du transitaire dans le cadre du transit	33
Section 03 : Les différents rôles tenus par le transitaire.....	33
3-1 : Les activités du transitaire.....	33
3-2 : Les fonctions du transitaire	34
3-3 : Le rôle du transitaire	34
3-4 : Les droits du transitaire.....	39
3-5 : Le transitaire et sa responsabilité	40
Conclusion.....	45
Chapitre 3. Enquête du terrain sur le rôle du transitaire dans le transport maritime des marchandises :	
le cas de la wilaya de Bejaia.....	46
3.1. L'objectif de l'étude.....	46
Section 01 : Méthodologie de l'enquête	47
1-1-Présentation de l'enquête	47
1-2-L'objectif de l'enquête	47
1-3- La forme et le contenu du questionnaire.....	47
1-4- Le déroulement de l'enquête.....	48
1-5-Traitement et analyse des données d'enquête.....	51
1-6- Difficultés rencontrées.....	51
Section 2 : Les caractéristiques des transitaires enquêtés.....	51
Section 3 : Analyse et interprétation des résultats de l'enquête	53
Conclusion du chapitre 3.....	64
Conclusion générale	65
Bibliographie	67
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	
Annexes.....	69
Table des matières	

Résumé

Le but de cette étude est d'avoir le rôle du transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime: cas des transitaires de la wilaya de Béjaia. À cet égard, nous avons effectuée une étude sur le terrain: une recherche bibliographique et documentaire. Un questionnaire d'enquête portant sur le thème, les résultats obtenus révèlent que le transitaire travaille principalement chez des intermédiaires ou auxiliaire de transport, c'est-à-dire les organisateurs de transport, ou dans des entreprises importantes ou exportant des marchandises. Il exerce donc principalement des fonctions administratives mais aussi des fonctions commerciales, tout cela dans le but de satisfaire la clientèle. Le transitaire représente l'architecte du transport, l'agent de voyages des marchandises, le trait d'union incontournable de la vie économique.

Les mots clés : transport maritime, transitaire, Bejaia

ملخص

الهدف من هذه الدراسة هو معرفة دور الشحن في مجال النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر : حالة وكلاء الشحن في ولاية بجاية . وفي هذا الصدد ، قمنا بإجراء دراسة ميدانية ، وتكشف النتائج أن استخدام وسائل النقل البحري أصبحت الآن استراتيجية وأدت بعض الشركات لإقامة وظيفة الخدمة أو الخدمات اللوجستية في بنيتها وهذا يعني منظم النقل ، أو في استيراد أو تصدير شركات السلع . وبالتالي فإنه يمارس مهام أساسا الإدارية وكذلك وظائف العمل ، مع كل هدف من رضا العملاء . وباختصار، فإن وكيل الشحن هو مهندس النقل ، وكيل السفر من السلع، و حلقة وصل رئيسية في الاقتصاد .

كلمات البحث : النقل البحري، الشحن، بجاية

Abstract

The aim of this study is to have interaction and the role of the freight in the international carriage of goods by sea: the case of freight forwarders in the wilaya of Bejaia. In this regard, we have carried out a field study: a literature and documentary. A survey on the topic , the results reveal that the forwarder work mainly in intermediate or auxiliary transport, that is to say the transport organizers , or in businesses importing or exporting goods. It therefore exerts mainly administrative functions as well as business functions, all into satisfy the customers. In short, the freight forwarder is the architect of transport, Travel Agent goods, and the key link of economic life

Keywords : shipping, freight, Bejaia