

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES
GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

Intitulé du thème :

Le rôle du transit dans le commerce extérieur

Cas pratique

Procédure de dédouanement à l'importation

Agence de transit MTA

Réalisé par :

1- OUARET Adel

2- TOUATI Hafid

Encadreur : Mr. HANNICHE

Member du Jury

Mr. OTMANI

Mr. ABBACI

Mr. HANNICHE

Promotion 2015-2016

Remerciements

Au terme de ce modeste travail, on tient à remercier tout d'abord le Bon Dieu qui nous a donné le courage et la patience pour élaborer ce travail. Et tous qui sont de loin et de près en particuliers :

A notre promoteur, Mr. HANNICHE pour avoir accepté notre encadrement et pour ses nombreux conseils précieux ;

Nos sincères sympathies aux personnels vertueux de la SARL MTA (Maghrébine de Transport et Auxiliaire), Agence Transite de Bejaia, dirigée par le chef service du transit Mr. Mourad, ainsi Melle. Salima pour l'accueil à notre formation pratique ;

Tous les membres de nos familles respectives, nos amis ainsi que tous ceux qui ont contribué à la finalisation de ce travail ;

A vous tous Merci.

DEDICACES

A ceux qui ont supporté avec patience mes longues études.

A mon cher père, qui m'est toujours source de force et d'espoir ;

A ma tendre mère,

En témoignage de ma profonde affection et mon infinie reconnaissance pour son amour, sa patience, sa confiance et surtout ses grands sacrifices.

A mes frères,

A ma sœur,

A toute ma famille,

A tous mes collègues et ami(e)s,

A tous ceux qui m'aiment, que ce modeste travail soit le témoignage de mon grand amour.

 *Hafid.*

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à mes très chers parents qui ont toujours été là pour moi, et qui m'ont soutenu tout au long de mes études.

A ma sœur et mon frère

A mes grand mères, mes tentes et mes oncles, et tous mes cousins et cousines

A mes chers amis

A tout ceux qui mon aidée de près et de loin pendant toute la durée de mon parcours éducatif.

ADEL

SOMMAIRE

Liste des abréviations

Introduction générale	08
-----------------------------	----

Chapitre I : Commerce International

Introduction	12
--------------------	----

Section I : L'évolution du commerce international	13
---------------------------------------------------------	----

Section II : Les institutions du commerce international	16
---------------------------------------------------------------	----

Section III : Commerce extérieur en Algérie	21
---------------------------------------------------	----

Conclusion	27
------------------	----

Chapitre II : Transit Douanier de Marchandise

Introduction	29
--------------------	----

Section I : Cadre conceptuel du transit	30
-----------------------------------------------	----

Section II : Auxiliaires de transport maritime et leurs relations avec le transitaire	43
---------------------------------------------------------------------------------------------	----

Section III : Les enjeux du transit	47
-------------------------------------------	----

Conclusion	51
------------------	----

Chapitre III : Champ d'Activité du Transit

Introduction	53
--------------------	----

Section I : Les régimes douaniers économiques	54
-----------------------------------------------------	----

Section II : Les formalités de dédouanement	61
---------------------------------------------------	----

Section III : Etude de cas d'une opération d'importation	68
----------------------------------------------------------------	----

Conclusion	78
------------------	----

Conclusion générale.....	80
--------------------------	----

Bibliographie

Annexes.

Liste des Abréviations

- **BAD** : Bon à Délivrer.
- **BAE** : Bon à Enlever.
- **BL**: Bill of Lading (le connaissance).
- **BM**: Banque Mondiale.
- **BMT** : Bejaïa Méditerranéen Terminal.
- **CCD** : Conseil de Coopération Douanière.
- **CCI** : Chambre de Commerce Internationale.
- **CD** : Code des Douanes.
- **CE** : Commerce Extérieur.
- **CI** : Commerce International.
- **CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Extérieur et le Développement.
- **CNUDCI** : Commission des Nations Unies Du Commerce International.
- **DA** : Dinar Algérien.
- **DCP** : Direction de Contrôle et des Prix.
- **DD** : Droits des Douanes.
- **FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés.
- **FMI** : Fond Monétaire International.
- **FMN** : Firme Multinationale.
- **GATT**: General Agreement on Tariffs and Trade.
- **IDE**: Investissement Direct à l'Etranger.
- **IPOC**: Inspecteur Principal des Opérations du Commerce.
- **MSC** : Méditerranéen Shipping Company.
- **MTA** : Maghrébine de Transport et Auxiliaire.
- **OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement.
- **OMC** : Organisation Mondiale du Commerce.
- **OMD** : Organisation Mondiale des Douanes.
- **PTFN** : Prix Total Facturé Net.
- **PVD** : Pays en Voie de Développement.
- **RC** : Registre de Commerce.
- **SIGAD** : Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes.
- **TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée.

- **UE** : **U**nion **E**uropéenne.
- **UMA** : **U**nion **M**aghrébine **A**rabe.
- **VD** : **V**aleur en **D**ouane.
- **ZALE** : **Z**one **A**rabe de **L**ibre **E**change.

Liste des Illustrations

- **Schéma N°01** : Enlèvement de la marchandise **77**
- **Schéma N°02** : Acheminement des marchandises en douane **78**

**INTRODUCTION
GENERALE**

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

¹ Dictionnaire encyclopédique illustré. Hachette, édition 1994.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le premier chapitre, qui constitue trois sections, nous essayerons d'expliquer l'évolution du commerce extérieur, l'émergence des organismes internationaux et le commerce extérieur en Algérie.

Ensuite, dans le deuxième chapitre qui est consacrée au transit, nous essayerons de parler premièrement, du cadre conceptuel du transitaire ; deuxièmement, sur les auxiliaires de transport et leurs relations avec le transitaire; et troisièmement, sur les enjeux du transit.

Enfin, dans le troisième chapitre, on parlera sur le champ d'activité du transit qui se constitue des régimes douanier économiques, les formalités de dédouanement, et nous terminerons par un cas pratique sur l'entreprise MTA qui illustrera le processus fonctionnel du transit.

CHAPITRE 01

INTRODUCTION

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

Chapitre I : Historique du Commerce Extérieur

Section I : L'évolution du Commerce International

Avant 1800, le commerce entre les nations peut être expliqué par deux grands motifs, selon que l'on raisonne sur les importations ou sur les exportations. Le premier principe explicatif est celui de l'indisponibilité des biens : un pays importe ce qu'il ne peut pas produire, en général pour des raisons d'ordre climatique ou bien en l'absence de certains minéraux sur le territoire national. Le second est celui de la recherche des débouchés pour les productions nationales dans les deux cas, il n'est pas vraiment indispensable de construire une théorie pour expliquer les mouvements internationaux de marchandise².

I.1. La période 1800-1913

C'était le siècle de rupture, vu les nouveaux changements que le monde a enregistré durant cette période, on peut citer quelques principaux facteurs comme :

- La révolution industrielle qui a permis sans précédent des échanges.
- La révolution démographique ou la population du monde est multipliée par 3.
- La diversification des systèmes bancaires et le développement des bourses.
- La révolution des transports et l'organisation des marchés internationaux.

Ces facteurs et beaucoup d'autres, ont contribué à l'épanouissement du commerce international où il a augmenté au 18^e siècle à un rythme supérieur à celui de la production mondiale, notamment sa multiplication par 25 durant cette période³.

I.2. La période 1913-1945

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

Les échanges internationaux augmentent plus rapidement que la production mondiale impliquant une interdépendance croissante des nations. Les premiers pays commerçant, à développer leur commerce extérieur étaient la Grande Bretagne puis la France et suivirent d'autres. Toutefois, cette période est marquée par des troubles politiques, sociaux et

² Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8^e édition, 2002.

³ Michel RAINELLI, Ibid, p-08.

économiques, notamment les deux guerres mondiales (entre 1914-1918 puis entre 1939-1945) et la crise économique (1921-1929)⁴.

I.3. La période 1945-1990

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

En effet, l'essentiel du commerce mondial s'effectue au sein du monde industriel « 70% du commerce total ». Les pays en voie de développement, en réalisent un peu plus d'un quart (27%) et les pays en transition seulement (3%). La majeure partie de ces échanges est réalisée à l'intérieur de la « triade » : les quatre cinquièmes des échanges internationaux ont pour origine et/ou pour destination l'un des trois pôles⁵.

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

Le commerce « Nord-Nord » constitue donc le moyen lourd du commerce mondial jusqu'à 1970, l'essor du commerce international des pays industriels a été plus rapide que celui des pays développés. Il en a résulté alors une tendance à la marginalisation des pays du tiers monde dont la part dans le commerce mondial a régulièrement baissé (27% en 1952. 17,5% en 1970)⁶.

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

I.4. La période 1990 à nos jours

Le début des années 90 semble montrer à nouveau un déplacement du centre d'impulsion du commerce international vers les pays du sud, les exportations des pays en voie de développement ont crû en volume de plus de 9,5% à partir de la fin de 90. Cette période est marquée par l'instauration des institutions internationales⁷.

⁴ Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8^e édition, 2002, p-11.

⁵ MUCCHIELLI.J.L. « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005.

⁶ MUCCHIELLI.J.L. Ibid, P-31.

⁷ Michel RAINELLI, Ibid, P 13-18.

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

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

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

Ensuite, en 2000 et 2001, interviennent respectivement la crise de la bulle internet et l'intégration de la Chine au sein de l'OMC, ce qui marque le début d'une nouvelle ère du commerce international. En effet, dans le même temps, les pays émergents développent leur stratégie basée notamment sur le faible coût de leur main d'œuvre pour attirer les multinationales afin qu'elles produisent dans leurs pays pour ensuite réexporter tout ou partie de cette production dans les pays industrialisés (Europe et Etats-Unis en tête). Dès lors, les chaînes de valeur (ensemble des étapes nécessaires à la fabrication d'un produit) s'allongent, se fragmentent et se complexifient, nécessitant ainsi l'intervention de plusieurs intermédiaires et la multiplication des échanges entre les pays car les composants d'un même produit passent plusieurs fois les frontières. Au niveau comptable, ce phénomène accroît les chiffres du commerce extérieur qui augmente de près de +70% entre 2000 et 2007. La crise de 2008-2009 vient alors stopper net cette dynamique avec un effondrement brutal du commerce international⁸.

I.5. Evolution récente du commerce mondial

La croissance du commerce mondial est tombée à 2% en 2012, contre 5,2% en 2011 et est restée atone pendant les premiers mois de 2013 le ralentissement économique en Europe pesant sur la demande mondiale d'importation, la brusque décélération des échanges en 2012

⁸ OMC, Rapport sur le commerce mondial, 2013, site web : <https://www.bsi-economics.org>, date de consultation : 25-03-2016.

était due principalement à la faible croissance des pays développés et à la persistance d'incertitudes quant à l'avenir de l'euro. Le fléchissement de la production et le chômage élevé dans les pays développés ont réduit les importations et entraîné le ralentissement de la croissance des exportations dans les pays développés comme dans les pays en développement. L'évolution économique plus favorable constatée aux États-Unis au début de 2013 a été contrebalancée par une faiblesse persistante dans l'Union européenne, où les économies périphériques de la zone euro étaient encore en proie à des difficultés et/ou les mêmes les économies du centre de la zone ont ressenti de plus en plus les effets du ralentissement dans la région⁹.

L'Asie a enregistré la plus forte croissance des exportations de marchandises (4,5%), suivie par l'Amérique du Nord (3%). La plus forte croissance des importations a été enregistrée par le Moyen-Orient (6%) et l'Asie (4,5%). Les exportations de marchandise de l'Afrique ont reculé de (2,5%) en 2013, après avoir progressé de (6,5%) en 2012. Une croissance plus faible a également été enregistrée au Moyen-Orient et en Amérique du Nord¹⁰.

Section II : Les Institutions du Commerce International

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

II.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA)

Fondé à Vienne (Autriche) en 1926, la FIATA est la plus grande organisation non gouvernementale du monde dans le domaine des transports elle représente aujourd'hui une industrie couvrant environ 40000 transitaires et entreprise de logistique, employant environ 8 millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisations telles que : ECOSOC (conseil économique et sociale), CNUCED (la conférence des nations unies sur le commerce et le développement). La FIATA est le représentant de l'industrie de

⁹ OMC, Rapport sur le commerce mondial, Facteurs déterminant l'avenir du commerce mondial, 2013.

¹⁰ OMC, Statistique du commerce international, 2014.

l'organisation de transport auprès d'organismes comme la chambre du commerce internationale l'organisation mondiale des douanes¹¹.

Les objectifs principaux de FIATA sont :

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires-organiseurs de transport en participant comme conseillers ou experts a des réunions organisées par des organismes intéressées par la question du transport.
- Familiarisé le commerce et l'industrie l'industrie ainsi que le grand public avec les services rendus par les organisateurs de transport, à travers la propagation d'informations, la distribution de publication...
- Améliorer la qualité des services rendus par les commissionnaires organisateurs de transport en développant et en faisant la promotion de documents de transport, tels que les FBL (Fiata Bill of lading), conditions générales...
- Assister les commissionnaires organisateurs de transport, par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique...

II.2. La Banque Mondiale (BM)

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

Son siège est à Washington. Le président est élu pour cinq ans par le conseil des administrateurs de la banque. Elle fait partie des organismes composent l'organisation des nations unies (ONU)¹².

Le groupe de la banque mondiale est constitue de cinq organisation :

- la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD)
- l'Association internationale de développement (AID), fondée en 1960, ses prêts sont réservés aux pays les moins développés

¹¹ Fédération internationale de l'association de transitaire et assimilé, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2016.

¹² La banque mondiale, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2016.

- la Société financière internationale (SFI), fondée en 1956, pour financer les entreprises privées
- le Centre international de règlement des différends relatifs aux investissements fondé en 1966
- l'Agence multilatérale de garantie des investissements fondée en 1986.

II.3. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)

Créée en 1964, la CNUCED vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor, elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et les réflexions actuels sur la politique générale du développement, en s'attachent tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire naître le développement durable¹³.

Pour remplir son mandat, l'organisation exerce trois fonctions principales :

- Elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux, étayés par des discussions d'experts et par un échange d'expériences, l'objectif étant de créer un consensus.
- Elle réalise des travaux de recherche et des analyses et rassemble des données pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements.
- Elle dispense une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement, une attention particulière étant accordée à ceux des pays les moins avancés et des pays en transition. S'il y a lieu, la CNUCED coopère avec d'autres organisations et avec les pays donateurs pour la prestation de l'assistance technique.

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

II.4. Chambre du Commerce Internationale (CCI)

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

¹³ Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2016.

circulation des capitaux. Elle compte comme membre des milliers d'entreprises présentées dans 130 pays.

Son secrétariat international se trouve à Paris. La chambre de commerce internationale rédige depuis plusieurs années des règles ou contrats types dans tous les domaines de la vie des affaires. Ces règles sont souvent reprises dans tous les domaines de la vie des affaires¹⁴.

II.5. Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

L'OMD un organisme intergouvernemental dont la mission est de soutenir les administrations des douanes pour leur assurer une plus grande efficacité. Son siège est à Bruxelles, elle compte 161 membres et son objectif se résume à assurer le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité des régimes douaniers¹⁵.

L'OMD :

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

II.6. Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

L'OMC est la seule organisation internationale qui s'occupe de la règle régissant le commerce entre les pays. Au cœur de l'organisation se trouve les accords de l'OMC, négociés et signés par la majeure partie des puissances commerciales du monde et ratifiés par leurs parlements. Le but est d'aider les producteurs de marchandises et de service, les exportateurs et les importateurs à mener leurs activités. Elle a été créée le 01.01.1994, elle compte 162

¹⁴ La chambre du commerce international, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-03-2016.

¹⁵ Article : Présentation de l'organisation mondiale des douanes, site web : <https://www.douane.gouv.fr>, date de consultation : 02-04-2016

membre, dont le siège est à Genève en Suisse et son budget est de 197 millions de francs de franc suisse. L'OMC a comme fonction¹⁶ :

- Administration des accords commerciaux de l'OMC.
- Cadre pour les négociations commerciales.
- Règlement des différends commerciaux.
- Suivi des politiques commerciales nationales.
- Assistance technique et formation pour les pays en développement.
- Coopération avec d'autres organisations internationales.

II.7. Commission des Nations Unies sur le Commerce International (CNUDCI)

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

La CNUDCI contribue à la promotion de l'état de droit dans les relations commerciales et le commerce international ainsi qu'à la construction de l'état de droit au sens large aux niveaux national et international. Ses activités constituent un point d'articulation entre les deux mais également entre le droit public et le droit privé. Les réformes normatives qui sont issues de ses travaux ont de ce fait un impact sur le développement économique et commercial des Etats¹⁷.

II.8. Fond Monétaire International (FMI)

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

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

L'institution a pour but de prévenir les crises systématiques en encourageant les pays à adopter des politiques économiques saines ; comme son nom l'indique, elle est en même

¹⁶ OMC, site web : <https://www.wto.org>, date de consultation : 02-04-2016.

¹⁷ CNUDCI, site web : <https://www.uncitral.org>, date de consultation : 29-03-2016.

temps un fonds auquel les états membre qui ont des besoins de financement temporaires peuvent faire appel pour remédier a leurs problèmes de balance de paiement¹⁸.

Section III : Commerce Extérieur en Algérie

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

III.1. Libéralisation du commerce extérieur en Algérie

Cette période a commencé durant le premier trimestre 1994, avec la conclusion de l'accord sur l'ajustement structurel avec le FMI¹⁹.

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

- L'établissement d'un certificat d'inspection attestant de la conformité et de la quantité des produits destinés à l'exportation ; les produits agricoles et agroalimentaires bénéficient d'un label de qualité et les produits industriels sont dispensés de ce certificat d'inspection.
- La fixation du pourcentage des recettes d'exportations à inscrire aux comptes devise « personnes morales » à 50% et ce pour tout produit en dehors des pourcentages prévus dans le règlement 90-02 du 08.06.1990 le client exportateur peut bénéficier selon l'article n° 03 d'avance sur l'exportation dont les modalités seront fixées par voie d'instruction.

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

- La mise en place d'un système d'information sur la relation des échanges commerciaux extérieurs.
- Création des missions commerciales à l'étranger et d'animation des services commerciaux.

¹⁸ FMI, site web : <https://www.imf.org>, date de consultation : 03-04-2016.

¹⁹ Melle SALHI Souad, IGGUI Amel, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) : Le rôle du transit dans le commerce extérieur, Promotion 2006-2007.

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

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

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

III.2. Les accords internationaux de l'Algérie

A. L'accord d'association avec l'Union Européenne

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

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

Les dispositions douanières relatives à la circulation des marchandises entre l'Algérie et la Communauté Européenne constituent le principal volet intéressant les opérateurs économiques (importateurs et exportateurs).

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

A ce titre, l'accord prévoit plusieurs schémas de concessions tarifaires pour les exportations de produits algériens vers l'Union Européenne et les importations algériennes de produits originaires de la communauté qu'ils soient industriels ou agricoles.

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

Dans le cadre de l'établissement d'une zone de libre-échange entre la Communauté Européenne et les pays magrébins (l'Algérie, la Tunisie et le Maroc), des règles communes ont été fixées en matière de cumul dans l'utilisation des matières originaires de pays partenaires. Cette utilisation confère aux produits le caractère originaire dans le pays où ils ont été fabriqués. Il demeure entendu que ce type de cumul ne pourra être mis en œuvre que lorsque les Etats du Maghreb auront des règles identiques en matière de définition d'origine²⁰.

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

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

Cette convention et son programme exécutif prévoient l'établissement d'une Zone Arabe de Libre Echange entre les parties contractantes. Son objectif est de relancer le processus de l'intégration économique Arabe.

²⁰ Ministère du commerce, « Recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008, p-14.

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

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

Afin d'éviter les pratiques frauduleuses et de préserver les intérêts du trésor public, la détermination et les contrôles de l'origine des marchandises s'avèrent indispensables ; toutes marchandises importées ou exportées dans le cadre de la Zone Arabe de Libre Echange (GZALE) doivent satisfaire au principe des règles annoncées dans l'article n°09 de la convention. Ces règles sont régies par les décisions du conseil économique et social chargé de la mise en œuvre du programme exécutif²¹.

III.3. L'adhésion de l'Algérie à l'OMC

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

Pour l'Algérie, l'envie d'intégrer le système multilatéral a été affiché depuis 1987 avec le GATT et puis avec l'OMC à partir de 1994. Jusqu'à 2015, le processus n'a pas encore été achevé, il compte 12 rounds caractérisés par leur complexité et leur longévité, qui ont permis de traiter plus de 1900²² questions liées au système économique national.

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

En 1987²³, année de la première demande d'accession de l'Algérie au GATT, l'économie connaît une grave crise en raison du retournement des prix des hydrocarbures survenu un an auparavant. Les années suivantes seront marquées par une aggravation de la situation à un triple niveau : économique, social et sécuritaire. Aussi, l'accession au GATT ne constitue-t-elle plus une priorité pour les gouvernements successifs et cela en dépit du fait que la réforme du commerce extérieur. Elaboré entre février 1986 et juillet 1987, la mesure la plus

²¹ Association avec la Grande Zone Arabe, site web : <https://www.douane.gov.dz>, date de consultation : 05-04-2016.

²² <https://www.medafco.org>, date de consultation : 08-04-2016.

²³ MAHDI Abbas, l'accession à l'OMC, l'Harmattan, 2009/4 (N°71), <https://www.cairn.info.org>, date de consultation : 08-04-2016.

importante adoptée par le projet de réforme est la suppression du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

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

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

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

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

Le 10^{ème} round a été entretenu le 17 janvier 2008²⁴, 96 questions (33 questions de l'UE et 63 questions des USA) ont été reçues et portent sur l'adoption de nouvelles lois en matière d'obstacles techniques au commerce, des mesures sanitaires et phytosanitaires, de propriété intellectuelle (ADPIC), de mesures antidumping, de sauvegarde et de mesures

²⁴ Abed Tilioua, l'Algérie peine à arracher son admission à l'OMC, 21/04/2008, site web : <https://www.Algerieactualite.dz>, date de consultation : 08-04-2016.

compensatoires. Il s'agit principalement, de politiques de prix, d'évaluation en douane, d'importation de produits pharmaceutique et de boissons alcoolisées.

Suspendues en 2008²⁵ pour ne reprendre qu'en avril 2013 à la faveur du 11^e round tenu à Genève en Suisse, les négociations pour l'adhésion à l'OMC butent sur de nouveaux écueils (barrières) liés à l'évolution de la réglementation de l'économie algérienne. La suspension des exportations des déchets ferreux et non ferreux en 2009 et les restrictions sur les importations de médicaments introduites dès 2011 ainsi que l'obligation de s'associer à un partenaire algérien pour pouvoir commercer en Algérie sont les plus importants nouveaux points d'achoppement dans les négociations qui sont déjà difficiles à cause, entre autres, de l'interdiction d'importation des véhicules d'occasion, le soutien aux exportations à travers le Fond national Spécial pour la Promotion des Exportations (FSPE) et le prix de gaz, subventionné pour les besoins domestiques et aligné sur le cours mondial pour le marché extérieur.

Depuis la tenue du dernier round (12^{ème}) de négociations multilatérales en mars 2014 à Genève, l'Algérie a reçu 131 questions additionnelles qui ont été traitées par les différents départements ministériels pour libéraliser le commerce, ces questions portent essentiellement sur la législation algérienne et sa mise en conformité avec les règles de l'OMC. Les questions posées proviennent essentiellement de partenaires importants comme les Etats-Unis et l'Union Européenne qui ne veulent pas compromettre les chances de leurs entreprises dans le pays. Dans ces négociations, l'Algérie œuvre notamment à consolider le taux des droits de douane perçus à l'importation de marchandises à un niveau supérieur à ceux des taux appliqués, sachant que même si l'OMC donne son accord pour garder le taux initial élevé, elle demandera de le réduire sur une longue période. C'est dans ce sens qu'une liste de produits sensibles a été arrêtée pour laquelle l'Algérie négocie un droit de douane de 45%, soit un taux supérieur à celui appliqué et qui est de 30%.

²⁵ Site web : <https://www.medafco.org>, date de consultation : 08-04-2016.

CONCLUSION

Les échanges internationaux ont connu une très grande évolution de puis le 18ème siècle, cette évolution est favorisée par la croissance de l'économie mondiale dans ses différentes étapes, comme la révolution industrielle et par l'émergence des organisations et des accords internationaux qui ont jouée un rôle important dans le développement du commerce international qui ont encouragé les pays en développement comme l'Algérie à se lancer dans des politiques de libéralisations économiques et commerciales et de s'ouvrir aux échanges internationaux.

La réglementation du commerce extérieur qui fut la priorité de l'Etat Algérien a commencé à se libérer pour répondre aux exigences du financement dans le cadre de l'accompagnement des opérateurs nationaux et à l'occasion de la prochaine adhésion du pays à l'OMC. Cependant on constate que l'Algérie a mis tellement de temps à concrétiser son ouverture sur les marchés extérieur et qu'elle est toujours en transition non achevée vers une économie de marché, vu les innombrables stades par lesquels est passé le cadre juridique qui réglemente le commerce extérieur pour en arriver au stade actuel.

CHAPITRE 02

INTRODUCTION

Un bon acheminement des marchandises nécessite l'intervention d'une multitude de professionnels. Chacun d'eux constitue un maillon dans une chaîne dont le rôle est de faire acheminer la marchandise, dans les meilleures conditions, de délai, de coût, de sécurité... de l'exportateur vers l'importateur. Un maillon de cette chaîne est assuré par l'agent de transit, dont la mission consiste à effectuer des opérations administratives et commerciales relatives à la circulation internationale des marchandises.

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

Dans ce chapitre nous nous intéressons aux caractéristiques de transitaire, ses fonctions, et les enjeux à venir du transit et son développement, ainsi la relation des agents de transit avec les autres auxiliaires de transport.

Chapitre II : Transit Douanier de Marchandise

Section I : Cadre conceptuel du Transit

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

I.1. Les obligations du transitaire

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

I.1.1. Les obligations générales du transitaire tirées du mandat

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celles du mandant²⁶.

I.1.1.1. Les obligations du mandataire

Les mandataires représentent leur donneur d'ordre. Ils sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

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

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

²⁶ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

❖ **Devoir d'information**

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

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

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

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

❖ **Obligation de rendre compte**

Tout mandataire doit rendre compte de sa mission. Au titre de son obligation de rendre compte, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites. Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions.

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

I.1.1.2. Les obligations du mandant

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

❖ **A l'égard du mandataire**

A l'égard du mandataire, le mandat des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette

obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique. Seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la Douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui²⁷.

❖ A l'égard des tiers

Le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom. Tout se passe, en effet, comme s'il les avait conclus lui-même. Le mandant n'est pas, en principe, tenu par les actes excédant le mandat, à moins qu'il ne les ait ratifiés. La jurisprudence retient néanmoins le mandat apparent, considérant que le mandant est engagé à l'égard des tiers lorsque l'acte du mandataire était apparemment légitime.

I.1.2. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit

Le transitaire, quel que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage). 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 coût²⁸.

I.2. 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.

²⁷ Cour de cassation commerciale du 02/02/1999 : bulletin civil, n°39.

²⁸ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web:
<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

I.2.1. 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 ²⁹ :

a) Activités « matière grise »

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

b) Activités physiques à l'exportation et à l'importation

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

c) Activités administratives

Elles comportent toutes les formalités administratives et commerciales, les formalités douanières et assurances accomplies par le transitaire.

d) Activités financières

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

I.2.2. Les fonctions du transitaire

Le transitaire assure aussi de différentes fonctions :

a) Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

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

²⁹ Melle LOUNIS Katiba, OUAZENE Noria, KIZI Khadidja, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) : Le rôle du transitaire dans les opérations du commerce extérieur, Promotion 2013-2014.

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

Le commissionnaire en douanes est un intermédiaire professionnel qui se charge de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises, pour le compte d'un client, en ayant le choix des voies et des moyens. Il soigne le transport de bout en bout et il est, à cet égard, tenu d'une obligation de résultat. Il peut être responsable soit de ses fautes personnelles, soit du fait des transporteurs auxquels la marchandise a été confiée. Il bénéficie d'une créance privilégiée sur la valeur de la marchandise qui lui est confiée³⁰.

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

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

b) Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison

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

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

Le transitaire lorsqu'il agit en tant que consignataire va se présenter à la place du destinataire pour réceptionner la marchandise. Pour que la marchandise lui soit remise au destinataire ou à son représentant, il doit présenter un original du connaissement³¹.

³⁰ Décret exécutif n°10-205 du 14 novembre 2010 – fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire (Art.78 bis).

³¹ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web:
<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

c) Le transitaire en tant que logisticien

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

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

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

Dans le terme de logistique on trouve aujourd'hui :

- La prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production
- Le conditionnement
- Le stockage
- La préparation de commande
- La distribution
- La facturation
- La gestion des retours.

Le transitaire peut exercer une influence déterminante sur la création de valeur ajoutée dont profite le producteur. La logistique industrielle peut être scindée en deux volets. L'un est la logistique physique qui traite des transports et distributions, magasinages et manutentions. L'autre est la logistique de gestion qui s'occupe d'organiser et gérer les flux des marchandises³².

d) Le transitaire en tant qu'agent de manutention

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

³² Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

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

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

- ✓ si l'entreprise agit pour le compte du transporteur, celui-ci reste responsable à l'égard du propriétaire de la marchandise.
- ✓ si l'entreprise agit pour le compte du chargeur, le transporteur se trouve libéré de ses obligations ou de sa responsabilité par l'intervention d'une entreprise compétente en cette qualité.³³

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

I.2.3. Le rôle du transitaire

Son rôle est de recevoir et de réexpédier la marchandise. Il joue un rôle de maillon entre deux phases de transport. Les autres rôles peuvent être présents dans les points suivants ³⁴ :

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

I.2.3.1. 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 transporteur³⁵ :

³³ Cours droit maritime transports-droit international, site web:
<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

³⁴ Melle LOUNIS Katiba, OUAZENE Noria, KIZI Khadidja, Mémoire de fin de cycle (licence en science économique) : Le rôle du transitaire dans les opérations du commerce extérieur, Promotion 2013-2014.

³⁵ NICOLAS.P.Y. (1978), « Le transitaire et le commissionnaire de transport », Edition DMF, Paris, P-195.

- Reconnaissance de la marchandise ;
- Prise de réserve en cas d'avarie ;
- Signature du bon de livraison ;
- Contracte pour son mandant le second contrat de transport ;
- Entre temps, il aura accompli les opérations en douane et entreposé la marchandise ;
- Son mandant peut lui confier et de lui informer : conseiller le client sur le mode d'acheminement et de conditionnement de sa marchandise en fonction de la destination envisagée, information sur les tarifs appliqués sur la même ligne de navigation, sur le navire choisi, la date du chargement.

I.2.3.2. 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 ;
- Groupe des marchandises en fonction de leur destination.

I.2.3.3. Rémunération du transitaire

Les commissions d'interventions et les frais annexes des dossiers traités représentent des marges faibles en égard à l'importance du travail fortifié. En opération, la rémunération du transitaire provient ³⁶ :

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

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

I.3. Les droits du transitaire

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

³⁶ Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5^e édition, 2015, P-68.

I.3.1. 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 une rubrique « concerne » qui doit être correctement remplie. Le « concerne » est essentiel. Elle comporte des informations essentielles : références, nombre de colis, poids, marques et numéros, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée, qui permettent de contrôler les délais³⁷.

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

I.3.2. Droit de rémunération

La rémunération des transitaires n'apparaît pas dans les factures, leur principale source en réalité se trouve dans des commissions accordées par les transporteurs et dans des marges bénéficiaires attachées par les 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 une rémunération³⁸.

³⁷ Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5^e édition, 2015, P-67.

³⁸ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web:
<https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

I.3.3. Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire

Le transitaire dispose d'un privilège général, il n'est pas nécessaire qu'il détienne la marchandise, la détention n'est pas une condition, ensuite, il bénéficie d'un droit de garde sur les marchandises, et enfin, la jurisprudence accorde aux transitaires la possibilité d'engager une exigence de constitution de preuve conventionnel dans les conditions générales du contrat, qui va leur admettre de bénéficier d'une garantie pour les opérations qui n'en pas bénéficier de plein de droit³⁹.

I.4. Les responsabilités du transitaire

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

I.4.1. Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandant

Pour chacun des types de transitaire choisi, on peut associer un risque différent comme tous types de transport, un transitaire sera responsable des services qu'il fournit, et ce, même s'il sous-traite la partie du transport. Le transitaire peut avoir plusieurs activités (consignataire, manutentionnaire, etc.). Donc, sa responsabilité varie en fonction du rôle qu'il exerce⁴⁰.

I.4.1.1. Dans le cadre du mandat

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

Dans le principe le transitaire, n'est responsable vis-à-vis de son mandant que lorsqu'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de son mandat. Cela peut consister en la violation de ses obligations générales ou particulières. Ce n'est pas une responsabilité de plein droit. **Trois conditions** doivent être réunies pour faire jouer **sa responsabilité**⁴¹ :

- Premièrement, il doit s'agir d'une faute à caractère personnel ;
- Deuxièmement, elle doit être prévue ;

³⁹ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ DELBREU.R, (1982), «Moment du droit commercial », Edition OPU, Alger, P-256.

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

I.4.1.2. Dans le cadre de ses missions

Dans le cadre de sa mission, le transitaire peut intervenir en tant que commissionnaire de transport ou bien en tant que consignataire de marchandise, et il est responsable à chaque intervention de certaine implication.

❖ Lorsque le transitaire intervient en qualité de commissionnaire de transport

MASTER. J-Manuel définit le commissionnaire de transport comme « un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution du transport de bout en bout en contre partie d'un prix définie »⁴².

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

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

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

❖ Lorsque le transitaire intervient en qualité de consignataire de marchandise

Le consignataire est responsable de toute faute commise par lui, il fait les instructions de son exécutant. Il ne pourrait réclamer à son mandant des dommages et intérêts, les infractions ainsi réprimés étant un travail 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 la garde de la marchandise, sauf s'il prouve que les avaries résultent d'un cas prévu par la loi.

I.4.2. Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers

A l'égard des tiers, on va discuter sur : en premier lieu, sur la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers. En second lieu, de sa responsabilité vis-à-vis de l'administration⁴³.

⁴² MASTER. J-M. (1989), « Droit commercial », Edition LGDJ, Paris, P-327.

I.4.2.1. Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers

Cette responsabilité est représentée par deux repères :

❖ Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle

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

La mission du transit ne constitue ni une mise sur le marché, ni une opération d'importation. Le transit, n'impliquant aucune commercialisation. Par conséquent il n'est pas responsable des marchandises contrefaites.

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

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

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

❖ Responsabilité civile envers les tiers

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 lui.

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.

⁴³ Cours droit maritime, Transport et droit international, site web: <https://docs.school/theme/cours+droit+maritime+transports>.

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

I.4.2.2. Vis-à-vis de l'administration

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

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

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

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

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

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

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

L'application du droit commun suppose en revanche que le préposé ait accompli dans l'exercice de ses fonctions, ou tout au moins à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Cette

règle est rigoureusement entendue à deux points de vue. Tout d'abord, il importe peu que l'acte délictueux lui-même soit étranger auxdites fonctions. Il suffit que l'exercice des fonctions ait permis son exécution. Dès lors, le commettant ne saurait être exonéré pour la raison que l'infraction de son préposé a été commise à son insu ou contrairement à ses instructions.

Section II : Auxiliaires de transport maritime et leurs relations avec le transitaire

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

II.1. Consignataire et la relation avec le transitaire

Il est employé par un armateur ou un affréteur pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place.

Et on distingue deux catégories de consignataire :

II.1.1. Consignataire du navire

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

Le consignataire du navire est défini comme suit : « Est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de son capitaine s'engage moyennant une rémunération à effectuer, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que les autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans le port »⁴⁴.

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

- ✓ Réceptionner la marchandise de la part des chargeurs ;
- ✓ Recruter le fret ;
- ✓ Assister le navire lors de l'escale ;
- ✓ Aviser la clientèle de l'arrivée de la marchandise ;
- ✓ Etablir et échanger les connaissements ;
- ✓ Etablir les manifestes comptables et cargos ;

⁴⁴ Article n°609 du code maritime Algérien, 2000.

- ✓ Etablir les comptes d'escale des navires après avoir encaisser le fret et payer les débours.

Sa rémunération est établie sur la base d'honoraires appelés commissions d'agence, et le cas échéant par des commissions de recrutement de fret⁴⁵.

II.1.2. Consignataire de la marchandise

Le consignataire de la marchandise est considéré comme toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de ceux qu'ont droit à la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison de celle-ci de payer le fret s'il est dû et de repartir les marchandises entre les destinataires⁴⁶.

❖ Relation consignataire et transitaire

D'après les définitions données avant, on voit nettement la relation existante entre le consignataire et le transitaire, car il travaille en complément l'un avec l'autre, en aucun cas l'un des deux ne peut travailler sans l'intervention de l'autre.

Le consignataire se charge de tout ce qui est transport (navire), car il informe le transitaire du nom, numéro, l'heure et lieu de destination de la marchandise ; et le transitaire s'occupe de tout ce qui est dédouanement et liquidation des droits et taxes pour faire sortir la marchandise et d'être récupérée par le propriétaire et le client de ces derniers (Transitaire, Consignataire).

II.2. L'acconier

Il s'agit de l'auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes⁴⁷ :

- ✓ Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer ;
- ✓ Garder les marchandises jusqu'à leur embarquement ;
- ✓ Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées ;
- ✓ Garder les marchandises jusqu'à leur remise au destinataire.

Il assure également d'autres services supplémentaires :

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

⁴⁵ Code maritime Algérien, 2000, P-105.

⁴⁶ Article n°621 du code maritime Algérien, 2000.

⁴⁷ Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5^e édition, 2015, P-278.

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

II.3. Le courtier maritime (Shipbroker)

Ce professionnel s'entretient entre deux entreprises⁴⁸ :

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

II.4. Le conducteur en douane de navires

C'est une sorte de courtier maritime qui effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français⁴⁹.

II.5. Le manutentionnaire (Stevedoring)

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

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

Il est également chargé de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangar et sur terre-plein avant le chargement et après le déchargement.

Toutes ces opérations de « mise » et « reprise » de marchandises peuvent être faites pour le compte du transporteur, mais également pour celui de l'ayant droit à la marchandise si cela a été prévu contractuellement⁵⁰.

⁴⁸ Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5^e édition, 2015, P-277.

⁴⁹ Jean BELOTTI, Ibid.

⁵⁰ Jean BELOTTI, Ibid.

Sa responsabilité :

- ✓ N'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui ;
- ✓ Bénéficie de cas exceptés : incendie, grève, faute du chargeur, vice propre de la marchandise, etc.
- ✓ Bénéficie d'une limitation légale fixée par décret et ne pouvant être dépassée que par rédaction d'une déclaration de valeur.

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

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

❖ L'expéditeur

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

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

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

❖ L'armateur ou capitaine de bord

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

❖ Le consignataire

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

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

❖ **Le transitaire**

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

➤ **En cas d'importation :**

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

➤ **En cas d'exportation :**

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

❖ **L'acconier**

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

❖ **Le transporteur**

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

Section III : les enjeux du transit

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

Ainsi de nombreuses améliorations doivent être mise en place pour avoir un meilleur rendement des systèmes de transit⁵¹.

III.1. Système de transit efficace

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

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit⁵² :

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

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

⁵¹ Organisation mondiale des douanes, Manuel sur le transit, version provisoire pour la conférence-03/11/2014.

⁵² Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013).

III.2. Partage d'information efficace

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

III.3. Système de garantie

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

III.4. Simplification des formalités de douane

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

III.5. Gestion des risques

L'application de la gestion des risques dans un scénario de transit se traduira par la soumission des marchandises à haut risque au niveau de contrôle approprié tandis que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines de ces exigences. L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent permettre aux opérateurs de bénéficier de facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformités et de question des garanties. En outre, les informations préalables à l'arrivée qui

permettent aux administrations douanières d'évaluer le niveau de risque des marchandises avant leur arrivée pourraient renforcer la gestion des risques des douanes et contribuer à fluidifier le dédouanement des cargaisons en transit à faible risque.

III.6. Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité

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

III.7. Infrastructure frontière

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

III.8. Gestion coordonnée des frontières

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

III.9. Mesure des performances

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

CONCLUSION

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

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

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

CHAPITRE 03

INTRODUCTION

Un certain nombre de procédures sont nécessaire pour la réussite d'une opération de transit. En commençant par le choix de régime d'affectation des marchandises jusqu'aux opérations de dédouanements et les différentes étapes à suivre pour l'importation d'une marchandise.

A cet effet, nous présenterons les différents régimes économiques applicables aux marchandises, et les documents indispensables à l'opération de dédouanement de marchandise, et en fin on terminera avec un cas pratique qui va porter sur la présentation de l'organisme d'accueil de MTA et le déroulement des procédures de dédouanement à l'importation de la matière première POLYETHYLENE au niveau de l'agence transite MTA.

Chapitre III : Champ d'Activité du Transit

Section I : Les Régimes Douaniers Economiques

Les régimes douaniers économiques définissent le traitement douanier applicable aux marchandises importées qui :

- Séjournent ou circulent sur le territoire douanier sans être mise à la consommation ;
- Sont temporairement mises sur le marché intérieur pour une utilisation spécifique ou concourir à la fabrication de produits destinés à être exportés ;
- Sont replacées sur le marché en l'état ou après transformation à l'étranger, après avoir été temporairement exportées.

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

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

I.1. Transit sous douane

Le transit sous douane est un régime de contrôle administratif sur l'acheminement des marchandises entre deux localités d'un même pays lorsque ces marchandises sont sous douane. En contrepartie, les marchandises font l'objet d'une suspension des droits, taxes, prohibition et autres mesures économiques, fiscales ou douanières. Dans certains cas, elles restent néanmoins soumises à des mesures sanitaires⁵³.

Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane, par voie terrestre ou aérienne, en suspension des droits et taxes et des prohibitions à caractère économique⁵⁴.

Pour bénéficier du transit, le soumissionnaire doit :

- Souscrire une déclaration en détail comportant un engagement cautionné ;

⁵³ PAVEAU.J, DUPHIL.F, avec la collaboration de BARELIER.A, DUBOIN.J, GERVAIS.F, KUHN.G, LEMAIRE.J-P, LEVY.C, « Exporter, Pratique du commerce international », 24^{ème} édition, Edition Foucher, Malakoff, 2013.

⁵⁴ Site web: <https://www.douane.gov.dz>, Régime douanier économique, la date de consultation : 28-04-2016.

- Par cela, il s'engage, sous peines de droit, à faire parvenir les marchandises déclarées :
 - ✓ Sous scellement intact ;
 - ✓ Dans les délais impartis ;
 - ✓ Suivant l'itinéraire prescrit.

Au bureau de destination, le soumissionnaire présente les marchandises portées sur la déclaration et établit la déclaration du régime douanier à leur assigner.

En attendant le dépôt de la déclaration, les marchandises peuvent être déchargées dans les magasins et aires de dépôt temporaire pour l'apurement du régime du transit ; les marchandises sont mises à la consommation dans les mêmes conditions que celles importées directement de l'étranger.

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

Les marchandises exclus du transit faisant l'objet de restriction ou prohibition, telles que :

- ✓ Les livres, revues et tous autres articles portant atteinte à la moralité et aux bonnes mœurs ;
- ✓ Les stupéfiants et toutes autres substances psychotropes ainsi que tout autre produit pouvant atteinte à la santé de la population ;
- ✓ Les armes de guerre.

Les marchandises se rapportant à la propriété intellectuelle et la propriété industrielle quelle que soit leur quantité ou leur pays d'origine, de provenance ou de destination, dont :

- ✓ Les contrefaçons en librairies ;
- ✓ Les marchandises portant de fausses marques d'origine Algérienne.

I.2. Entrepôt des Douanes

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibitions à caractère économique⁵⁵.

Et on trouve trois avantages essentiels de l'exploitation des entrepôts de douanes⁵⁶ :

⁵⁵ Article n°129, Code des douanes Algérien, 2002.

⁵⁶ Site web: <https://www.douane.gov.dz>, Régime douanier économique, la date de consultation : 28-04-2016.

- La sécurité des marchandises ;
- La mise à la consommation partielle des marchandises ;
- Suivant les besoins des opérateurs économiques, ce qui se répercute positivement sur la trésorerie de l'entreprise.

❖ Types d'entrepôts au profit des opérateurs économiques

a. Entrepôt public

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues en application des dispositions de l'article 116 du code des douanes.

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

Toute personne ayant le droit de disposer des marchandises en entrepôt public est autorisée à les examiner, à en prélever des échantillons dans les conditions admises par l'administration des douanes, et à effectuer les opérations nécessaires pour leur conservation.

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

Ces opérations sont effectuées sous contrôle de l'administration des douanes⁵⁷.

b. Entrepôt privé

Entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé.

L'entrepôt privé est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations particulières.

⁵⁷ Article n°139, 140, 146, Code des douanes Algérien, 2002.

L'entrepôt privé est constitué dans les magasins de l'entrepositaire. Les conditions d'ouverture, de fonctionnement, les frais d'exercice qui sont, le cas échéant, à la charge du bénéficiaire du fait de l'intervention de l'administration des douanes et la fermeture des entrepôts privés sont fixés par décisions du directeur général des douanes⁵⁸.

c. Entrepôt industriel

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

Le régime de l'entrepôt industriel est accordé par décision du directeur général des douanes sur avis favorable du ministre intéressé. Les marchandises importées sous le régime de l'entrepôt industriel et les produits résultant de leur mise en œuvre ne peuvent faire l'objet de cession durant leur séjour sous ce régime ; la cession ne peut intervenir qu'après changement du régime douanier permettant cette opération commerciale⁵⁹.

I.3. Admission temporaire

On entend par admission temporaire, le régime douanier qui permet l'admission dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes sans application des prohibitions à réexportées dans un délai déterminer⁶⁰ :

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

Les autorisations d'admission temporaire sont accordées par l'administration des douanes. La durée du séjour des marchandises dans ce régime est fixée, par l'autorisation accordant l'admission temporaire, en fonction de la durée nécessaire pour accomplir les opérations pour lesquelles les marchandises sont importées, toutefois sur demande du bénéficiaire, et pour raison jugées valables, le délai accorder peut être prorogé par l'administration des douanes.

Les marchandises placées dans sous le régime de l'admission temporaire ne peuvent pas, sauf autorisation de l'administration des douanes être :

⁵⁸ Article n°154, 156, Code des douanes Algérien, 2002.

⁵⁹ Article n°160, 162, 163, Code des douanes Algérien, 2002.

⁶⁰ Article n°174, 175, 178, Code des douanes Algérien, 2002.

- Prêtées, louées ou utilisées moyennant rétribution ;
- Transportées, le cas échéant, hors des lieux de réalisation des opérations autorisées.

I.4. Réapprovisionnement en franchise

Par réapprovisionnement en franchise, on entend le régime douanier qui permet d'importer, en franchise des droits et taxes à l'importation, les marchandises équivalentes par leur espèce, leur qualité et leurs caractéristiques techniques à celles qui, prises sur le marché intérieur, ont été utilisées pour obtenir des produits préalablement exportés à titre définitif⁶¹.

L'objectif est de permettre aux entreprises de répondre rapidement et favorablement à des commandes à l'exportation en utilisant pour la fabrication de leurs produits, des marchandises dédouanées pour la consommation intérieure, ou encore, en procédant à l'exportation de produits déjà fabriqués mais imposés de droits et taxes.

Pour assurer la compétitivité du produit sur les marchés extérieurs en termes de coût, l'exportateur pourra demander le **bénéfice du régime** du réapprovisionnement en franchise des droits et taxes à l'importation, pour remplacer les marchandises importées antérieurement et utilisées pour la fabrication des produits exportés.

Le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise est réservé aux fabricants, aux exportateurs et aux propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier⁶².

I.5. Exportation temporaire

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

- a) Soit en l'état, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait ;
- b) Soit dans le cadre du perfectionnement passif, après avoir subi une transformation, une ouvraison, un complément de main d'œuvre ou une réparation⁶³.

Le bénéfice du régime de l'exportation temporaire est subordonné à une demande préalable auprès de l'administration des douanes précisant la nature de l'usage, de l'ouvraison, de la

⁶¹ Article n°186, Code des douanes Algérien, 2002.

⁶² Article n°188, Code des douanes Algérien, 2002.

⁶³ Article n°193, Code des douanes Algérien, 2002.

réparation ou de la transformation que les marchandises doivent subir à l'étranger. Cette formalité ne concerne pas le ministère de la défense nationale⁶⁴.

I.6. Usine exercée

Le régime douanier des usines exercées est réservé aux établissements et aux entreprises qui procèdent sous contrôle douanier ⁶⁵:

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

Les marchandises placées sous le régime de l'usine exercée sont admises à l'entrée en suspension des droits et taxes et des restrictions à caractère économique et autres formalités administratives. Toutefois certaines marchandises dont la liste est fixée par voie réglementaire peuvent être soumises au paiement des droits de douane inscrits au tarif douanier.

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

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

⁶⁴ Article n° 194, Code des douanes Algérien, 2002.

⁶⁵ Article n°165, 166 et 167, Code des douanes, 2002.

❖ **La réglementation douanière des régimes :**

La libéralisation du commerce extérieur en Algérie a été entamée dès le début des années 1990. Aujourd'hui, la plupart des produits sont libres à l'importation. Les prohibitions restrictives prévues par la réglementation algérienne concernant essentiellement la sauvegarde de l'ordre public, la santé publique et la protection de l'environnement.

Sur le plan tarifaire, le niveau de protection a considérablement diminué. Cette tendance se trouve confirmée depuis l'entrée en vigueur, en septembre 2005, de l'accord d'association avec l'union européenne et depuis le 1^{er} janvier 2009, de la zone arabe de libre échange.

Depuis mars 2010⁶⁶, une demande de franchise de droits de douane a été instituée par décret au terme duquel « toute personne morale exerçant une activité de production et/ou commerciale devra, avant toute opération d'importation, formuler une demande de franchise de droit de douane », et cela, pour toute importation pouvant bénéficier d'une telle franchise de droit de douane, c'est-à-dire en application d'un accord de libre échange conclu par l'Algérie. Cette demande de franchise est préalable à toute opération d'importation en franchise des droits de douane et constitue « licence statistique aux fins de suivi des importations ».

Cette disposition a été amendée par la publication du décret exécutif 13-85 du 6 février 2013 modifiant et complétant le décret exécutif 10-89 fixant les modalités de suivi des importations sous franchise des droits de douane dans le cadre des accords de libre échange.

Dès le premier janvier 2002, le tarif douanier a été modifié. Trois droits de douane sont désormais en vigueur, avec des taux respectifs de 5%, 15% et 30%, s'y ajoute le taux d'exemption de droits de 0%.

Concernant le régime douanier proprement dit et s'agissant de l'importation définitive, les formalités sont généralement les suivantes :

- La déclaration en douane doit se faire en détail et les documents justificatifs d'accompagnement doivent y figurer ;
- La déclaration en détail est signée soit par le déclarant (propriétaire des marchandises) soit par un commissionnaire en douane mandaté par ce dernier ;
- La déclaration en douane sert de support aux formalités douanières et au contrôle du commerce extérieur ainsi qu'à la réglementation des échanges ; elle sert également de

⁶⁶ Décret exécutif n°10-88 du Mars 2010 fixant les modalités de suivi des importations sous franchise des droits de douane dans le cadre des accords de libre-échange.

base à la perception des droits et taxes exigibles et permet de recueillir les données statistiques⁶⁷.

Section II : Les formalités de dédouanement

Dans cette section, on parlera sur les formalités à accomplir durant le dédouanement. L'objectif recherché est pour mieux comprendre les procédures de dédouanement et ses principaux documents qui doivent être associés et insérer dans les opérations de dédouanement.

II.1. Le dossier de dédouanement

A l'importation, pour pouvoir dédouaner les marchandises, il faut un certain nombre de document qu'on doit présenter à l'administration des douanes, ce dossier doit contenir les différentes pièces administratives relatives à la marchandise, à l'importateur et à l'expéditeur.

II.1.1. Facture commerciale définitive originale

C'est un document utilisé à travers le monde afin de déclarer des biens aux douanes. Ce document est obligatoire pour effectuer un dédouanement commercial.

La facture commerciale est domiciliée par le client auprès de sa banque en Algérie lors de l'importation de la marchandise.

II.1.2. Le registre de commerce

C'est un registre administratif ayant pour objet la réception de l'immatriculation des personnes physiques ayant la qualité de commerçant et de toutes personnes morales commerciales.

II.1.3. La carte d'identification fiscale

C'est une pièce administrative qui contient l'immatriculation fiscale des personnes inscrites auprès des services des douanes. Elle est délivrée par la direction des douanes.

⁶⁷ Guide investir en Algérie, Edition 2015, P 97-98, site web : <https://www.KPMG.dz>

II.1.4. La liste de colisage

La liste de colisage est demandée lors de la visite douanière, elle contient les caractéristiques des colis à savoir le nombre, le poids, le volume, la marque et la facture pour vérifier les marchandises et constater si les spécifications sont respectées.

II.1.5. Connaissance endossé (B/L)

Le B/L (bill of lading), il est spécifique au transport maritime, il est à la fois un contrat de transport et un titre représentatif de la marchandise. L'endossement signifie l'engagement de la banque de payer le montant de sous sa responsabilité.

II.1.6. Certificat d'analyse

Dans le cadre de l'accomplissement des formalités douanières, les services concernés sont amenés à prélever des échantillons en vue de l'application des législations et réglementations douanières.

Il existe plusieurs types de certificat d'analyse qui sont délivrés par des laboratoires et même par des directions, dont on peut citer :

- Direction des contrôles et des prix (DCP) ;
- Le contrôle phytosanitaire ;
- Le contrôle vétérinaire.

II.1.7. Certificat de conformité du fabricant

Le certificat de conformité est établi par le fabricant reprenant bien la mention « fabriqué par ... ». C'est un document qui certifie la conformité de production aux exigences législatives de qualité et de sécurité, qui sont nécessaires pour chaque type de produit spécifique.

II.1.8. Certificat EUR1

C'est un certificat de circulation qui permet à des marchandises de circuler en bénéficiant de droits de douane réduits (voir nuls) dans les pays ayant conclu des accords préférentiels sur la base de la réciprocité avec l'Union-Européenne.

Il peut être considéré comme un certificat d'origine et doit être visé par le bureau des douanes de sortie au moment de l'accomplissement des formalités douanières export. C'est l'exportateur qui rédige le document, c'est lui qui est responsable des données mentionnées.

II.1.9. Certificat d'origine

Certains pays importateurs exigent des preuves documentaires de l'origine des marchandises pour surveiller les tarifs douaniers et les quotas. Le certificat d'origine est donc une déclaration signée par la chambre du commerce du pays d'origine et qui prouve au pays importateur l'origine des marchandises achetées. Le certificat d'origine est souvent exigé dans le cadre d'un crédit documentaire.

II.2. La procédure de dédouanement

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

II.2.1. La déclaration des marchandises

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

II.2.1.1. La conduite et la mise en douane

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

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

II.2.1.2. L'établissement et la vérification de la déclaration en détail

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

II.2.1.2.1. L'établissement de la déclaration en détail

a) Définition de la déclaration en détail

La déclaration en détail est l'acte par lequel le déclarant désigne le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier. Par cet acte, l'assujetti est tenu de fournir aux services des douanes, sous sa seule responsabilité, toutes les indications nécessaires pour permettre l'identification des marchandises et l'application à ces dernières des réglementations auxquelles elles sont soumises⁶⁸.

Cette déclaration obéit à certaines règles fondamentales :

- ✓ La déclaration en détail doit être contrôlée par les services des douanes et cela même si l'opération en question bénéficie de l'exemption des droits et taxes comme c'est le cas pour les opérations d'exportation.
- ✓ La déclaration en détail doit être faite par écrit, elle doit être signée par le déclarant.

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

b) Le déclarant en douane

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

- **Le propriétaire**

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

- **Le commissionnaire en douane**

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

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

⁶⁸ BERR. J-Claude, TREMEAU Henri, (2006), « Le droit douanier », 6^{ème} édition, Edition Economica, P-177.

- **Le transporteur**

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

c) Le dépôt de la déclaration en détail

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

II.2.1.2.2. Le contrôle et la vérification de la déclaration

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

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

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

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

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

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

Mais les dispositions du code des douanes algérien permettent au déclarant de bénéficier de toute disposition antérieure plus favorable si l'expédition directe des marchandises vers l'Algérie est dûment justifiée (la Clause Transitoire).

En cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant peut, lorsque l'autorisation d'enlever des marchandises n'a pas encore été donnée par les agents des douanes bénéficié du nouveau taux.

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

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

Il est prévu aussi, le cas de remboursement de ces droits et taxes en cas de renvoi des marchandises au fournisseur ou leur destruction contrôlée par la douane ou lorsqu'ils ont été payés à tort⁶⁹.

⁶⁹Article du Forum des chefs d'entreprises, Site web : <https://www.fce.dz>, Formalités de dédouanement, 2015.

Cas pratique

Section III : Etude de cas d'une Opération de Dédouanement à l'Importation

III.1. Présentation de l'agence transite : Groupe M.T.A : Maghrébine de Transport et Auxiliaire.

La **Maghrébine de Transport et Auxiliaire** (MTA) issue de la **SONATMAG** créée en 1970 compte un effectif de plus de 1000 personnes et enregistre un chiffre d'affaires en croissance constante, son capital est de 350.000.000 da.

Pour la réalisation de ses objectifs, **MTA** s'appuie sur deux filiales :

- SHARAF SHIPPING à Alger (consignation de navire...)
- STORA à Skikda (transit, magasinage...)

Conformément à son objet social, **elle exerce les activités** suivantes :

- La gestion des ports secs ;
- Le transit dans le port, aéroports et frontières algériennes ;
- Le transport maritime ;
- Le transport routier ;
- Le transport exceptionnel et hors gabarit ;
- Le stockage des marchandises en formule sous douane ou en libre ;
- La consignation des navires ;
- L'affrètement des navires et d'aéronefs ;
- La manutention ;
- L'entreposage ;
- Le groupage / dégroupage des marchandises ;
- L'agrèage quantitatif et qualitatif des marchandises.

MTA exerce ses activités à travers tous les ports commerciaux du pays : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Djen-Djen, Ghazaouet.

Cette palette d'activités est assurée par les moyens suivants :

- 01 réseau commercial à travers l'ensemble du territoire national ;
- 04 agences prestataires de services ;
- 03 ports secs ;
- 200 camions avec remorques ;
- Des engins de manutention et de levage de différentes capacités et de dernière génération ;

- D'importantes surfaces d'entreposage en libre et sous douane ;
- 100 véhicules de dispatching et de liaison.

MTA a participé en qualité d'organisateur de transport à d'importants projets de construction de barrages, de centrales thermiques ainsi qu'à la réalisation de divers projets pour le compte d'entreprises Nationales et Etrangères de renom.

A présent, **MTA** est en mesure d'assurer le transport des colis lourds et hors gabarit en masses indissociables, dans les meilleures conditions de sécurité, de qualité et de coût.

En matière de transport maritime, les services de **MTA** sont en mesure de vous proposer des navires dans les délais et a des coûts qui répondraient au mieux a vos exigences.

La prise en charge de la consignation des navires par les agences **MTA** implantées dans tous les ports Algériens, permettra de mieux coordonner les opérations d'accostage, de déchargement d'équipements et de marchandises diverses des importateurs.

Dans le cadre de ces activités et pour conférer à ses clients une garantie maximum, **MTA** a souscrit des polices d'assurances auprès d'un partenaire de premier ordre.



III.2. Déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation

Après avoir étudié les formalités de dédouanement des marchandises théoriquement ; nous entamerons à l'étudier pratiquement. Pour atteindre notre objectif, nous avons eu un stage pratique au sein d'une agence de transit spécialisée dans le domaine de dédouanement.

Donc nous allons traiter un dossier d'importation de la matière première « LD POLYETHYLENE » pour l'entreprise des industries du Câble de Biskra (UNICAB), qui se spécialise dans la fabrication de câbles électriques ; et on va le traiter selon un **régime 1025** qui correspond un accord associe UE-Algérie, pour l'exonération des droits et taxes.

III.2.1. La récupération des documents

A l'importation, l'affréteur qui peut être le transporteur ou l'armateur, communique à son agent des renseignements et des documents correspondants au navire et à sa cargaison (nom, type, caractéristique du navire, désignation quantité de marchandises), « Cargo manifeste ».

Dès l'arrivée du navire et son accostage au quai et au débarquement de diverses cargaisons, l'agent consignataire prévient le transitaire (commissionnaire en douane) que sa marchandise est arrivée « **Avis d'arrivée** », (voir l'annexe n°01), pour que le commissionnaire en douane puisse récupérer le pli cartable :

- Registre de commerce ;
- La carte d'identification fiscale ;
- Facture commerciale domiciliée ;
- B/L ;
- Certificat d'origine ;
- Certificat de conformité ;
- Certificat d'analyse ;
- Liste de colisage.

Après avoir récupéré tous les documents, l'agence MTA garde un double de dossiers afin d'élaborer les procédures de dédouanement de la marchandise « POLYETHYLENE ».

Ces documents sont répartis en deux dossiers, le premier dossier est déposé à la DCP (Direction des Concurrences et des Prix) et le deuxième dossier au niveau de la douane.

- ❖ Premier dossier qui est déposé au niveau de la DCP contient les documents suivants :
 - ✓ Une copie la facture commerciale domiciliée (voir l'annexe n°02) ;
 - ✓ Une copie de B/L (voir l'annexe n°03) ;

- ✓ Une copie de liste de colisage (voir l'annexe n°04) ;
- ✓ Une copie de certificat de conformité originale (voir l'annexe n°05) ;
- ✓ Une copie de registre de commerce (voir l'annexe n°06) ;
- ✓ Une copie de la carte d'identification fiscale (voir l'annexe n°07).

Après avoir déposé le dossier au niveau de la DCP, le commissionnaire en douane doit se faire accompagner par un agent de se service DCP qui vérifiera (l'étiquetage, la qualité, la désignation, la description, le nombre, le nombre, la marque, le nom et l'adresse de l'importateur et de l'expéditeur).

L'agent de la DCP délivrera un certificat sous le nom de « **l'autorisation d'entrer au port** », s'il trouve que la marchandise est conforme, dans le cas contraire, la marchandise sera renvoyer chez l'expéditeur (refus).

- ❖ Le deuxième dossier qui est déposé au niveau de la douane : cette procédure vise l'enregistrement de la déclaration et il contient les documents suivants :
 - ✓ Une copie du mandat (voir l'annexe n°08), délivrer par la douane ;
 - ✓ Une copie de registre de commerce ;
 - ✓ Une copie de la carte d'identification fiscale ;
 - ✓ Facture commerciale domiciliée ;
 - ✓ La liste de colisage ;
 - ✓ Une copie du B/L ;
 - ✓ Certificat de circulation EUR1 (voir l'annexe n°09) ;
 - ✓ Certificat d'analyse (voir l'annexe n°14) ;
 - ✓ Demande de franchise des droits de douane (voir l'annexe n°10) ; cette demande de franchise est demandée par l'entreprise importatrice « UNICAB », et elle doit être accompagnée d'EUR1 pour que ce dernier soit exonéré des charges de droits et taxes. Sa validité est de six mois, elle comporte la désignation commerciale de la marchandise « POLYETHYLENE », la sous position tarifaire (39011000), le poids net (42000 kg) et la nature de contrat de vente (CFR= 80640 EUR) ;
 - ✓ Certificat d'origine (voir l'annexe n°11) ;
 - ✓ Certificat de conformité ;
 - ✓ Bon à délivrer (voir l'annexe n°12) ;
 - ✓ La grille de saisie qui englobe tous les renseignements concernant la marchandise et l'importateur.

III.2.2. La déclaration en douane (l'engagement du dossier dans le S.I.G.A.D)

La déclaration en douane représente un acte juridique par lequel le commissionnaire en douane agréé ou déclarant assigne un régime sollicité, fournit toutes les indications nécessaires pour permettre l'identification de la marchandise déclarée et l'application des droits de douanes et taxes.

Le commissionnaire en douane introduit la déclaration dans le système d'information et de gestion automatisée des douanes, appelé le SIGAD, après une dernière vérification, le commissionnaire en douane validera la déclaration (la validation entraîne son affectation à un inspecteur vérificateur un numéro répertorié lui sera désigné puis elle sera datée, cacheter, et signer par ce dernier). Et cette déclaration, appelé la déclaration en détail, porte des informations qui doivent être apparaître sous forme d'une codification « **D10** ». (Voir l'annexe n°13).

III.2.3. La recevabilité et la vérification de la déclaration en détail

Il sera déposé chez le bureau de recevabilité douanier pour le contrôle et l'enregistrement sur un registre répertorié, et désignera dans quel circuit sera envoyer (vers, orange, rouge).

- Si le circuit est vert, la marchandise n'est pas soumise à la vérification;
- Si le circuit est orange, la vérification doit être selon la marchandise importée et le contrôle consiste à une vérification immédiate des documents, pour vérifier les énonciations administratives particulières;
- Si le circuit est rouge, la vérification doit être obligatoire selon le contrôle documentaire et physique de la marchandise.

Cette opération consiste à vérifier l'existence des documents nécessaires qui accompagnent la déclaration. Et pour la vérification de la déclaration, elle se fait au niveau d'IPOC (Inspecteur Principal aux Opérations Commerciales) par une méthode de cotation aléatoire du système informatique qui désigne directement l'inspecteur liquidateur qui procède un contrôle documentaire et physique de la marchandise.

L'agent transit doit établir cette déclaration en (04) exemplaires (rouge, vert, bleu et jaune) lorsque l'enregistrement de cette déclaration est validée.

Dans notre cas, le circuit est vert alors la vérification n'est pas obligatoire.

III.2.4. Le paiement des droits et taxes

Des que la déclaration est vérifiée, elle est soumise à un passage obligatoire à la caisse, pour le paiement des droits et taxes, en contre partie il remet une quittance au commissionnaire en douane. Le paiement des droits et taxes peuvent être payées en espèce ou par un autre moyen de paiement ayant un pouvoir libératoire (la monnaie fiduciaire et la monnaie scripturale).

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

- **La valeur en douane (VD)**

- Le montant d'achat sur la facture en Euro est de : 78.120,00 EUR ;
- Le taux de change à l'heure d'enregistrement (10h48 ; 02-02-2016) est de : 116,94970 DA ;
- La valeur en douane (en dinars) = (Prix d'achat en Euro + fret + autres frais) x taux de change = $(78.120,00 + 00 + 2.520,00) \times 116,94970 = \mathbf{9.430.823,70 \text{ DA}}$.

Pour trouver la valeur en dinars, on doit d'abord ajouter les droits de douane (DD) ; mais dans notre cas les DD = 0%, car selon le régime utilisé (1025), les produits importés de l'Union-Européen sont exonérés des DD.

- **Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**

- TVA : 17% ;
- $TVA = (VD + DD) \times 17\% = (9.430.823,70 \text{ DA} + 00 \text{ DA}) \times 0,17 = \mathbf{1.603.239,91 \text{ DA}}$.

- **Le montant des autres recouvrements**

- R.U.S + R.P.S = 160,00 DA + 200,00 DA = 360,00 DA.

- **Le montant total du DD affiché sur la déclaration (D10)**

- Montant total = DD + TVA + R.U.S + R.P.S = **1.603.599,00 DA**.

Lorsque le paiement des droits et taxes est fait, l'agent transit reçoit un bon d'enlèvement « **Bon à Enlever** » (voir l'annexe n°15), et il doit le signer et le cacheter par lui-même.

III.2.5. Obtention du Bon à Délivrer (BAD)

L'agent transit doit faire l'échange auprès de l'agent consignataire (compagnie maritime MSC), en lui remettant un dossier qui comporte les documents suivants :

- ✓ Le connaissement (B/L) original ;
- ✓ Chèque pour l'Avis d'Arrivée ;
- ✓ Chèque de caution pour le centenaire.

En contre partie, l'agent transit recevra en retour le document suivant :

- ✓ Bon à délivrer (BAD) ;
- ✓ Facture de paiement de la compagnie maritime ;
- ✓ Récupération du chèque de caution sur le centenaire.

III.2.6. Enlèvement de la marchandise

Pour pouvoir enlevée la marchandise, l'agent transit doit d'abord obtenir l'autorisation des services des douanes ; cette autorisation suppose le respect de deux conditions :

- 1^{er} la reconnaissance explicite par l'inspecteur des douanes en charge du dossier dans le certificat de vérification;
- 2^{ème} le paiement, la consignation ou la garantie des droits et taxes exigibles.

Alors, pour l'enlèvement de la marchandise on a 04 dossiers à préparer :

a) Dossier pour l'apurement (l'enlèvement de la marchandise au niveau du port)

- ✓ D10 original (exemplaire retour) ;
- ✓ Bon à enlever (BAE) original ;
- ✓ Un engagement pour restituer les centenaires ;
- ✓ B/L copie;
- ✓ Bon à délivrer original.

b) Dossier pour B.M.T (Agent de manutention)

- ✓ BAE copie ;
- ✓ B/L copie ;
- ✓ Mise à quai ;
- ✓ Bon de commande pour le chargement.

c) Dossier pour le transporteur

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

d) Dossier de sortie

- ✓ BAE copie ;
- ✓ D10 copie ;

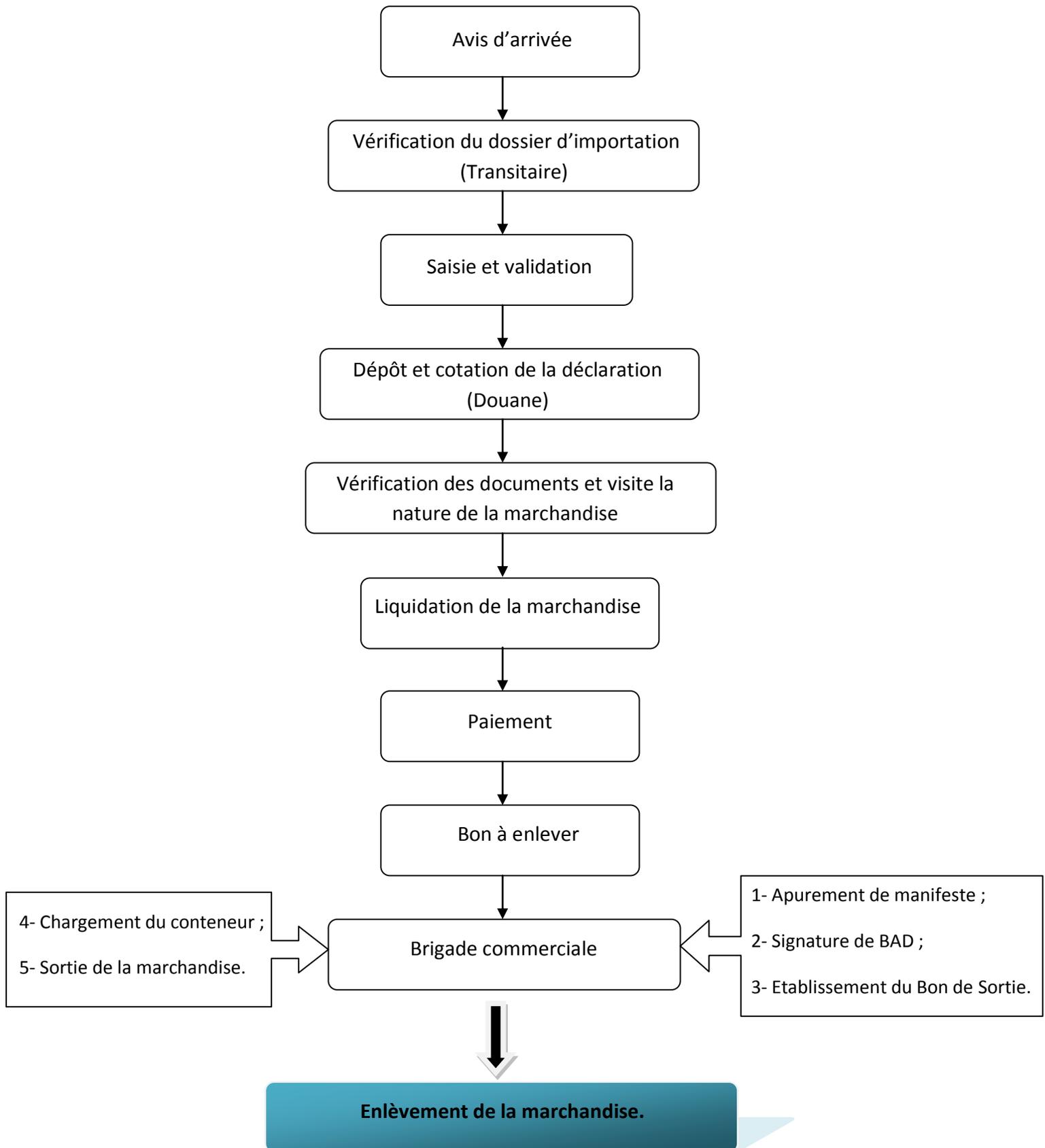
- ✓ B/L copie ;
- ✓ BAD copie ;
- ✓ Facture commerciale copie.

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

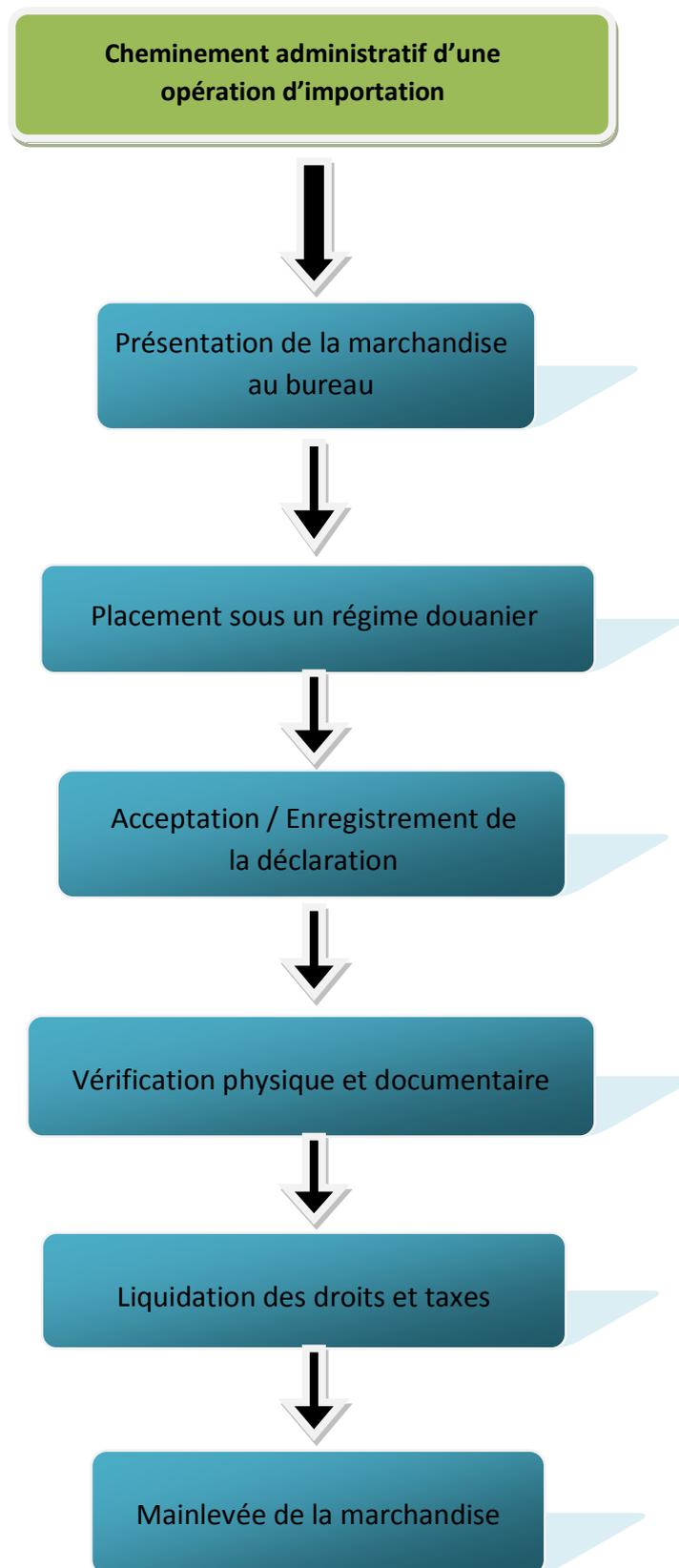
On sait que le dédouanement est une formalité qui se défait contre la montre, car à tout moment le taux de change peut changer, qui engendre le changement de la valeur des droits et taxes soit en positif ou en négatif.

Et si la marchandise dépasse 21 jours sans être dédouaner, cette dernière rentrera à la fourrière ; et dans le nouveau règlement, chaque mains levée de fourrière est payable, sa valeur actuelle est de 50.000 DA.

« Schéma N°01 : Enlèvement de la marchandise »



« Schéma N°02 : Acheminement des marchandises en douane »



Source : Document interne MTA.

CONCLUSION

Le transit agi dans le domaine du commerce extérieur à travers des règles et procédures à suivre dans les opérations d'importations et d'exportations. Son activité est régie par les douanes à travers des régimes applicables aux marchandises pour faciliter leur manipulation, et des formalités à accomplir pour la réussite des opérations de dédouanement, de la déclaration des marchandises jusqu'à l'acquittement des droits et taxes et l'enlèvement des marchandises dans les délais et les bonnes conditions.

L'étude sur le déroulement d'une opération de dédouanement de la marchandise « polyéthylène », elle nous a permis de voir les étapes et les conditions qui doivent être remplies à travers les différents documents et les dossiers à fournir pour l'importation de marchandises. Ses procédures nécessitent l'intervention de nombreux intermédiaires comme la douane, la banque, le port (BMT, DCP) et le transitaire.

**CONCLUSION
GENERALE**

CONCLUSION

L'évolution du commerce extérieur dans le monde a été encouragée par le développement des moyens de transport, notamment le transport maritime qui a permis de jouer un rôle important dans les échanges internationaux des marchandises.

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

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

Le transitaire joue les intermédiaires et intervient lors de l'arrivée de la marchandise pour faciliter et diminuer le travail des douanes, d'où il doit procéder au dédouanement des marchandises dans des règles de l'art en prenant soin de vérifier chaque manœuvre établie.

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

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

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

- ✓ L'utilisation des nouveaux moyens technologiques et le développement des techniques de communication.
- ✓ La réduction des formalités douanières et les documents à fournir dans les opérations de dédouanement.
- ✓ La réduction de temps pour l'entrée et la sortie des marchandises dans les frontières.

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

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

Malgré cela, les 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.

Bibliographie

1. Ouvrages

- BERR. J-Claude et TREMEAU. Henri, « Le droit douanier », 6^{ème} édition, Edition Economica, 2006.
- DELBREU.R, « Moment du droit commercial », Edition OPU, Alger, 1982.
- EL KAMEL EL KHALIFA Mohamed, « Guide des transports internationaux de marchandises », Edition Dahleb, Alger, 1994.
- Jean BELOTTI, « Transport international de marchandises », 5^e édition, 2015.
- MASTER. J-M, « Droit commercial », Edition LGDJ, Paris, 1989.
- Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8^e édition, 2002.
- MUCCHIELLI. G.L, « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005.
- NICOLAS.P.Y, « Le transitaire et le commissionnaire de transport », Edition DMF, Paris, 1987.
- PAVEAU.J, DUPHIL.F, avec la collaboration de BARELIER.A, DUBOIN.J, GERVAIS.F, KUHN.G, LEMAIRE.J-P, LEVY.C, « Exporter, Pratique du commerce international », 24^{ème} édition, Edition Foucher, Malakoff, 2013.

2. Séminaires et Mémoires

- AZZI Bilal Idris, AIT SI ALI Hilal, Thèse de Master à l'université Abderrahmane Mira de Bejaïa, Les procédures de dédouanement, Promotion 2014-2015.

3. Documents

- Document interne de l'agence transite MTA.
- Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013).
- Dictionnaire encyclopédique illustré. Hachette, édition 1994.
- Guide investir en Algérie, Edition 2015.
- Ministère du commerce, « Recueil des procédures du commerce extérieur algérien », ALGEX, 2008.
- OMC, Rapport sur le commerce mondial, Facteurs déterminant l'avenir du commerce mondial, 2013.
- OMC, Statistique du commerce international, 2014.

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

4. Textes juridiques

- Code des douanes Algérien, Edition 2002.
- Code maritime Algérien, Edition 2000.
- Cour de cassation commerciale du 02/02/1999 : bulletin civil, n°39.
- Décret exécutif n°99-197 du 16 Aout 1999 – fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire (Art.78 bis).
- Décret exécutif n°10-88 du Mars 2010 fixant les modalités de suivi des importations sous franchise des droits de douane dans le cadre des accords de libre-échange.

5. Sites web

- Www.bsi-economics.org
- Annuaire.logistiqueconseil.org
- Www.douane.gouv.fr
- Www.wto.org
- Www.uncitral.org
- Www.imf.org
- Www.douane.gov.dz
- Www.medafco.org
- Www.cairn.info.org
- Www.Algerieactualite.dz
- Www.docs.school.com
- Www.fce.dz

Liste des Annexes

- **Annexe N°01** : L'avis d'arrivée.
- **Annexe N°02** : Facture commerciale.
- **Annexe N°03** : Le connaissement (B/L).
- **Annexe N°04** : La liste de colisage.
- **Annexe N°05** : Certificat de conformité.
- **Annexe N°06** : Registre de commerce.
- **Annexe N°07** : Carte d'identification fiscale.
- **Annexe N°08** : Le mandat.
- **Annexe N°09** : Certificat de circulation EUR1.
- **Annexe N°10** : Demande de franchise des droits de douane.
- **Annexe N°11** : Certificat d'origine.
- **Annexe N°12** : Bon à délivrer.
- **Annexe N°13** : Déclaration en détail (D10).
- **Annexe N°14** : Certificat d'analyse.

TABLE DES MATIERES

Table des matières

Sommaire	04
Liste des abréviations	05
Liste des illustrations	07
INTRODUCTION GENERALE	09
Chapitre I : Historique du Commerce Extérieur	
Introduction	13
Section I : L'évolution du commerce international	
1.1: La période 1800-1913	14
1.2: La période 1913-1945	14
1.3: La période 1945-1990	15
1.4: La période 1990 à nos jours	15
1.5: Evolution récente du commerce mondial.....	16
Section II : Les institutions du commerce international	
2.1: Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés	17
2.2: La banque mondiale	18
2.3: Conférence des nations-unies sur le commerce et le développement	19
2.4: La chambre du commerce international.....	19
2.5: L'organisation mondiale des douanes.....	20
2.6: L'organisation mondiale du commerce	20
2.7: La commission des nations-unies sur le commerce international	21
2.8: Le fond monétaire international.....	21
Section III : Commerce extérieur en Algérie	
3.1: Libéralisation du commerce extérieur en Algérie	22
3.2: Les accords internationaux de l'Algérie	23
3.3: L'adhésion de l'Algérie à l'OMC.....	25

Conclusion	28
-------------------------	-----------

Chapitre II : Transit Douanier de Marchandise

Introduction	30
---------------------------	-----------

Section I : Cadre conceptuel du Transit

1.1: Les obligations du transitaire	31
1.1.1: Les obligations générales du transitaire tirées du mandat	31
1.1.2: Les obligations du transitaire dans le cadre du transit	33
1.2: Les différents rôles tenus par le transitaire	33
1.2.1: Les activités du transitaire	34
1.2.2: Les fonctions du transitaire.....	34
1.2.3: Le rôle du transitaire	37
1.3: Les droits du transitaire	38
1.3.1: Droit de facturation	39
1.3.2: Droit de rémunération	39
1.3.3: Droit en cas d'insolvabilité du mandant envers le mandataire	40
1.4: Les responsabilités du transitaire.....	40
1.4.1: Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandant	40
1.4.2: Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers.....	41

Section II : Auxiliaires de transport maritime et leurs relations avec le Transitaire

2.1: Consignataire et la relation avec le transitaire	44
2.1.1: Consignataire du navire	44
2.1.2: Consignataire de la marchandise	45
2.2: L'acconier	45
2.3: Le courtier maritime (Shipbroker).....	46
2.4: Le conducteur en douane de navires	46
2.5: Le manutentionnaire (Stevedoring).....	46

Section III : Les enjeux du Transit

3.1: Système de transit efficace.....	49
3.2: Partage d'information efficace	50
3.3: Système de garantie.....	50
3.4: Simplification des formalités de douane	50
3.5: Gestion des risques	50
3.6: Scellements douaniers et autres mesures de sécurité	51
3.7: Infrastructure frontière	51
3.8: Gestion coordonnée des frontières	51
3.9: Mesure des performances.....	51
Conclusion	52

Chapitre III : Champ d'Activité du Transit

Introduction	54
---------------------------	-----------

Section I : Les régimes douaniers économiques

1.1: Transit sous douane	55
1.2: Entrepôt des douanes.....	56
1.3: Admission temporaire	58
1.4: Réapprovisionnement en franchise.....	59
1.5: Exportation temporaire.....	59
1.6: Usine exercée	60

Section II : Les formalités de dédouanement

2.1: Le dossier de dédouanement.....	62
2.1.1: Facture commerciale définitive originale	62
2.1.2: Le registre de commerce.....	62
2.1.3: La carte d'identification fiscale	62
2.1.4: La liste de colisage.....	63

2.1.5: Connaissance endossé (B/L)	63
2.1.6: Certificat d'analyse	63
2.1.7: Certificat de conformité du fabricant	63
2.1.8: Certificat EUR1	63
2.1.9: Certificat d'origine.....	63
2.2: La procédure de dédouanement	64
2.2.1: La déclaration des marchandises	64
2.2.2: La liquidation et l'acquittement des droits et taxes	66
Section III : Etude de cas d'une Opération de Dédouanement à l'Importation	
3.1: Présentation de l'agence transite Groupe MTA	69
3.2: Déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation	71
3.2.1: La récupération des documents	71
3.2.2: La déclaration en douane (engagement du dossier dans le S.I.G.A.D)	73
3.2.3: La recevabilité et la vérification de la déclaration en détail	73
3.2.4: Le paiement des droits et taxes.....	74
3.2.5: Obtention du Bon à délivrer	75
3.2.6: Enlèvement de la marchandise	75
Conclusion	79
CONCLUSION GENERALE.	81
BIBLIOGRAPHIE	83
ANNEXES	85

Résumé

Le développement du commerce extérieur et l'accroissement du volume des échanges internationaux ont fait que les opérateurs économiques font appel, la plupart du temps, aux intermédiaires appelés « transitaires » qui effectuent les formalités administratives et réglementaires, et s'assurent que les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux circulent entre le point d'origine et le point de destination. Cette recherche a pour objectif d'essayer de comprendre la place et le rôle du transitaire dans les échanges internationaux, et de comprendre le processus de dédouanement des marchandises au sein d'une agence de transit, et cela en menant une étude méthodologique documentaire et une étude sur un cas pratique de l'agence de transit MTA.

Mots clés : commerce extérieur, transitaire, procédure de dédouanement, la douane, régime douanier économique.

Summary

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

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

ملخص

تنمية التجارة الخارجية و زيادة حجم التجارة الدولية جعلت أن المتعاملين الاقتصاديين يعتمدون في غالب الأحيان على وسيط جمركي يسمى "وكيل الشحن" التي تنفذ الإجراءات الادارية و التنظيمية ، و يضمن تدفق السلع في التجارة الدولية بين نقطة المنشأ و نقطة الوجهة. يهدف هذا البحث الى محاولة فهم مكانة و دور وكيل الشحن في التجارة الخارجية ، و فهم عملية تخليص البضائع داخل وكالة العبور ، وذلك بإجراء دراسات منهجية واثائقية و دراسات تطبيقية على مستوى وكالة النقل MTA.

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