

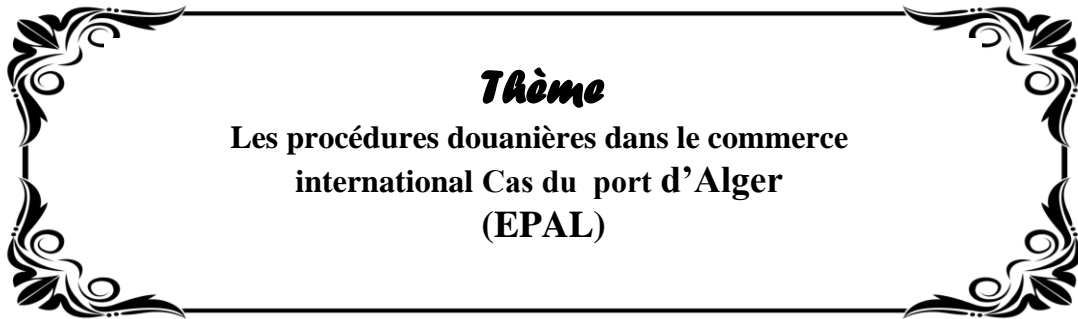
Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Économiques, Commerciales Et des Sciences de Gestion
Département des sciences commerciales



Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales

Spécialité: Finance et commerce international



Présenté par :

- BELALI Lisa
- ASMANI Lamia

Encadré par :

Mr AKKOUL Jugurta

Devant les membres de jurys :

- Mme. DJELLOUT Fatima, Maître Assistante Classe A, Présidente, UMMTO ;
- Mr. OUALIKENE Selim, Professeur, examinateur, UMMTO ;
- Mr. AKKOUL Jugurta, Maître De Conférences Classe B, Rapporteur, UMMTO.

Promotion : 2023

Remerciements

Avant tout, nous tenons à remercier le bon dieu, le tout puissant, de nous avoir donné le courage et la patience nécessaire pour parvenir à finaliser ce modeste travail.

Ensuite, nous tenons à témoigner notre profonde gratitude et nos remerciements les plus sincère à :

Monsieur AKKOUL JUGURTA, notre encadreur, qui a bien voulu nous encadrer, nous faire profiter de son expérience et qui n'a cessé de nous prodiguer des conseils tout au long de notre parcours.

Nous remercions à toute l'équipe du port d'Alger

Nous remercions les plus chaleureux vont à nous chers parents pour leurs encouragements, leur patience et leur grand soutien durant toutes ces années d'études.

Nous sincères remerciements à tous ceux qui ont participé de près ou de loin à l'achèvement de ce travail.

Nous enseignants, pour leurs aides et leurs conseils durant notre cursus.

Les membres du jury qui ont accepté de lire et d'évaluer ce travail.

Dédicace

A mes chers parents, source inépuisable d'amour et de soutien

A mes sœurs exceptionnelles ZAHOUA et DAYA, dont le rire et la complicité illuminent ma vie.

A mes frères HAKIM et HASSAN, dont la présence indéfectible m'a toujours inspiré.

Aux personnes importantes dans ma vie, ces étoiles scintillantes parsemées le long de mon parcours, qui ont partagé les rires, les peines et les succès.

A mon binôme LAMIA ce travail est le fruit de nos efforts.

A toutes les personnes qui ont croisé mon chemin, de près ou de loin, et qui ont apporté leurs soutiens et leurs conseils.

Cette dédicace est le reflet de toutes les mains tendues, des paroles d'encouragement murmurées et des sourires partagés.

C'est grâce à vous tous que ce travail voit le jour, et il vous est dédié avec une profonde gratitude et une immense affection.

LISA

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à l'âme bienveillante de mon père, qui continue de briller dans

Mon cœur et qui a toujours été ma boussole morale. Ce travail est dédié à toi. Pour l'héritage d'amour et de sagesse que tu as laissé derrière toi.

A ma mère, pilier inébranlable de ma vie, dont l'effort et le dévouement m'ont inspiré à persévérer. Cette réussite est aussi la tienne, pour avoir été ma première enseignante et ma plus grande championne.

A mes sœurs Hassiba, Fatiha, Yasmina, Kahina, Lydia, et à mon frère Ahmed, les liens indestructibles de notre famille sont gravés dans chaque mot de ce mémoire. Votre présence et vos encouragements constants ont été ma force tout au long de ce voyage.

A ma copine et mon binôme LISA on doit être fière car si on ne s'est pas donné à fond ce travail ne verra pas le jour

Et à toutes les personnes qui m'ont soutenue surtout RAHIM, que ce soit de près ou de loin, vos paroles d'encouragement, vos sourires et vis pensées positive ont allumé la route vers la réussite.

LAMIA

Liste des abréviations

PIB : Produit intérieur brut.

HOS : Hecksher-Ohlin – Samuelson.

FMN : Ferme multinationale.

IDE : Investissement direct à l'étranger.

COFACE : Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur.

EXW: Ex Works.

FCA: Free Carrier.

FAS: Free Alongside Ship.

FOB: Free On Board.

M /SES: Merchandise.

CFR: Cost and Freight.

CIF: Cost insurance and Freight.

CPT: Carriage Paid to.

CIP: Carriage and insurance Paid.

DAT: Delivered at terminal.

DEQ: Delivered Ex quay.

DAP: Delivered at Place.

DDP: Delivered duty paid.

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée.

OMC : Organisation mondiale du commerce.

GAAT : l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

FMI : Fond monétaire international.

ICC : La chambre du commerce international.

ONU : Organisation des nations unies.

OMD : Organisation mondiale des douanes.

CRD : Centre régionale de dédouanement.

CD : Code des douanes.

TTN : Trak and trace Network (réseau de suivi de traçabilité)

DDM : Déclaration en détail d'export.

SINDA : Système d'information sur les normes douanières et les accises.

BAE : bon à l'embarquement.

STAM : Système de traçabilité des accises et des mouvements.

GPRS : Général Packet Radio Service.

OMMP : Office de la marine marchande et des ports.

EPPAL : Entreprise portuaire d'Alger.

SOGEPORT : Société de gestion des participations des ports.

DTC : Direction terminal à conteneurs.

BIC : Bureau international des conteneurs.

NIF : Numéro d'identification fiscale.

DDM : La déclaration en détail de marchandise

Liste des tableaux et figures

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Taux d'exportation pour quelque pays européens 1830 – 19 | 12 |
| Tableau 2 : Part des principaux pays exportateurs dans le commerce de produits manufacturés 1913 – 1937 (en x) | 13 |
| Tableau 3 : Croissance des exportations mondiales, 1955 – 1990 (en milliards de dollars en indice, base 100 en 1955)..... | 13 |
| Tableau4 : Classification des incoterms selon les groupes | 29 |
| Schéma 01 : Les intervenants en participants au crédit documentaire..... | 25 |
| Schéma 02 : Organisation de l'EPAL | 57 |
| Schéma 03 : L'organisation de DTC | 59 |

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Introduction Générale..... | 08 |
| Chapitre I : Le commerce international et ses aspects essentiels | 10 |
| Introduction | 11 |
| Section 1 : Le commerce international et son évolution | 12 |
| Section 2 : Les théories du commerce international..... | 16 |
| Section 3 : Le financement du commerce international et les incoterms | 24 |
| Conclusion | 30 |
| Chapitre II : La douane et son rôle dans le commerce international..... | 31 |
| Introduction | 32 |
| Section 1 : la douane et sa contribution essentielle au commerce international | 33 |
| Section 2 : Les procédures douanières à l'importation | 37 |
| Section 3 : Les procédures douanières à l'exportation | 46 |
| Conclusion | 52 |
| Chapitre III : le dédouanement d'un conteneur importé au port d'Alger..... | 53 |
| Introduction..... | 54 |
| Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil..... | 55 |
| Section 2 : présentation de la méthodologie de recherche..... | 60 |
| Section 3 : Le dédouanement d'un conteneur à l'importation au port d'Alger | 67 |
| Conclusion..... | 69 |
| Conclusion générale | 71 |

Le commerce international est un pilier essentiel de l'économie mondiale, favorisant l'échange de biens et de services entre pays. Au fil des décennies, il a connu une évolution constante, propulsée par l'avènement de nouvelles technologies, la mondialisation croissante et la recherche continue de nouveaux marchés. Dans ce contexte dynamique, les entreprises sont confrontées à une multitude de défis et d'opportunités pour développer leurs activités à l'échelle mondiale.

Cependant, le commerce international ne se limite pas seulement aux aspects contractuels et financiers. Il est également soumis à des réglementations strictes établies par les autorités douanières des pays participants. Les procédures douanières à l'importation et à l'exportation constituent une composante cruciale du processus commercial, jouant un rôle décisif dans la facilitation du flux des marchandises et la protection des intérêts nationaux.

Les procédures douanières à l'importation impliquent l'entrée de marchandises étrangères sur le territoire d'un pays. Elles incluent des formalités administratives, telles que la déclaration en douane, le paiement des droits de douane, et la conformité aux réglementations sanitaires, phytosanitaires ou techniques en vigueur.

Dans notre travail de recherche, notre objectif principal est de répondre à la problématique suivante :

Quelles sont les procédures douanières spécifiques que les entreprises mettent en place lorsqu'elles se lancent dans des transactions internationales, que ce soit pour importer ou exporter des marchandises ?

Plusieurs autres questions secondaires peuvent être posées :

- En quoi les procédures douanières peuvent-elles avoir un impact sur les coûts totaux des transactions internationales ?
- Comment les procédures douanières peuvent-elles influencer le temps de traitement des marchandises aux frontières ?

L'objectif central de notre recherche est d'adopter un éclairage clair et étoffé sur l'interaction entre les procédures douanières et le commerce international. Cette étude contribuera à éclairer aux entreprises, les décideurs et les parties prenantes sur l'importance vitale de la gestion efficaces des procédures douanières.

On choisit la thématique « les procédures douanières dans le commerce international : le cas du dédouanement d'un conteneur à l'importation au port d'Alger (EPAL) » par rapport à notre spécialité qui se porte sur « finance et commerce international », et les transactions commerciales avec l'étranger.

L'étude de cas de cette thématique sera faite au niveau du port d'Alger plus précisément l'EPAL sur dédouanement d'un conteneur à l'importation par la SPA EL FATH. Pour mieux cerner ce sujet, nous avons adapté une démarche méthodologique reposant sur un guide

Introduction générale

d'entretien pour la collecte de données par lequel nous allons poser des questions et avoir des réponses par organisme d'accueil EPAL.

Ainsi, nous avons choisi l'approche qualitative qui nous permet de comprendre les procédures douanières et une stratégie d'étude de cas pour comprendre mieux la thématique.

Notre travail est structuré en trois chapitres :

Le premier chapitre abordera l'évolution du commerce international, de plus nous examinerons les incoterms et les moyens de paiements internationaux.

Dans le deuxième chapitre, nous nous pencherons sur le rôle clé des autorités douanières dans le contrôle et la régulation des flux commerciaux, et nous explorons les procédures douanières à l'importation et à l'exportation.

Dans le troisième chapitre, nous étudierons de manière approfondie le processus de dédouanement d'un conteneur à l'importation dans le port d'Alger.

A travers une étude d'un cas réel, nous étudierons cette opération dès l'entrée jusqu'à la sortie du conteneur du port.

**Chapitre I : Le commerce
international et ses aspects
essentiels**

Introduction

Le commerce international est l'échange de biens et de services entre les pays et au-delà de leurs frontières. En effet, dans la plupart des pays, ce commerce représente une part importante du PIB. Alors que le commerce international a été présent pendant une grande partie de l'histoire, son importance économique a augmenté au cours de dernières années. Parallèlement à cela, le commerce international étudie quels pays se livrent ou commercialisent entre eux, pourquoi ils le font, quels biens ils échangent, en analysant les avantages, les coûts, les raisons et les effets des politiques gouvernementales qui limitent ou promeuvent le commerce international. Toutefois, une économie fermée est une économie qui n'interagit pas du tout avec les autres économies, et qui n'établit aucun échange.

Dans ce premier chapitre de notre travail, notre objectif est de présenter le commerce international et ses fondements dans 3 sections ; dont la première porte sur le commerce international et son évolution, la deuxième sur les théories du commerce international et la dernière sur les fonctions du commerce international et les incoterms.

Section 1 : le commerce international et son évolution

Le commerce international a évolué de manière remarquable au fil des décennies, passant d'échanges principalement axés sur les matières premières à un réseau complexe de flux de biens et services à l'échelle mondiale.

1 Définition du commerce international

Les échanges internationaux ou bien le commerce international englobent toutes les transactions portant sur les opérations d'achat et de vente de produits et de services à l'étranger. Ces échanges sont développées et devenues une nécessité pour les nations car aucune d'entre elles ne peuvent satisfaire à ses besoins de façon autonome.¹

On peut aussi définir le commerce international comme l'échange de biens et services entre différents pays ou régions géographiques. Il englobe les importations et les exportations et constitue un élément essentiel de l'économie mondiale.²

2 L'évolution du commerce international

Le XIX^{ème} siècle au sens des historiens prend fin en 1914 ; cette période connaît de nombreux changements que l'on peut saisir autour de deux aspects : la répartition géographique des échanges et leurs structures par produits.

Tableau 1 : Taux d'exportation pour quelques pays européens 1830-1910 :

| | 1830 | 1850 | 1870 | 1890 | 1910 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| Allemagne | - | - | 17,2 | 13,5 | 14,6 |
| France | - | 7,4 | 11,5 | 13,8 | 15,3 |
| Royaume-Uni | 7,8 | 11,4 | 17,6 | 16,3 | 17,5 |
| Europe | 4,4 | 7,0 | 10,9 | 12,6 | 13,2 |

Source : extrait de Bairoch [1976, tableau 20, p.79]

¹ Support de cours du docteur CHENANE Arezki « théories du commerce international cours en ligne de la plateforme e-learning

² Paul Krugman et Maurice Obstfeld, « International Economics : theory and Policy », 10^{ème} édition, Pearson, 2014.

³ Michel Rainelli, 2009, « Le commerce international », 10^{ème} édition, p11-12

2.1 Le XX^{ème} et l'émergence de nouvelles nations dominantes⁴

De la fin de la première guerre mondiale à 1980, le commerce mondial traverse deux périodes contrastées. Dans l'entre-deux-guerres, la crise de 1929 et la politique économique qui l'accompagnent ralentissent l'expansion : le commerce mondiale par tête ne croit que de 3% entre 1913 et 1937. En revanche, après la seconde guerre mondiale, les taux de croissance sont impressionnants, supérieurs à ceux de la production : environ 6% par an entre 1948-1960, 8,8% par an entre 1960-1973, et 4% par an entre 1973-1980.

Le premier aspect qui nous retiendra est la poursuite d'une tendance antérieure : le Royaume-Uni perd progressivement sa place prééminente, les nouvelles puissances montantes étant les États-Unis et plus modestement le Japon.

Tableau 2 : part des principaux pays exportateurs dans le commerce de produits manufacturés 1913-1937(en%)

| | 1913 | 1929 | 1937 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| Royaume-Unis | 30,6 | 23,8 | 22,4 |
| États-Unis | 13,0 | 21,4 | 20,3 |
| France | 12,7 | 11,1 | 6,1 |
| Allemagne | 27,5 | 21,9 | 23,4 |
| Belgique, Italie, Suède et suisse | 13,1 | 14,5 | 15,4 |
| canada | 0,7 | 3,4 | 5,0 |
| Japon | 2,5 | 4,1 | 7,5 |

Source : <https://www.cairn.info>

- De 1945 à 1990⁵

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, le commerce international devient une variable décisive dans l'expansion des nations. Deux indicateurs permettent de mesurer la vigueur de ce phénomène. Le premier est tout simplement la croissance des exportations mondiales entre 1955-1990, leur montant est multiplié par plus de 37.

⁴ Idem p 13

⁵ Idem p 13

Tableau 3 : Croissance des exportations mondiales, 1955-1990(en milliards de dollars et en indice, base 100en 1955)

| | 1955 | 1963 | 1975 | 1980 | 1990 |
|--------|------|------|------|-------|-------|
| Valeur | 94 | 157 | 887 | 2032 | 3480 |
| Indice | 100 | 167 | 9436 | 21616 | 37021 |

Source :

CNUCED, <http://stats.unctad.org/Handbook/TableView/tableView.aspx> ReportId=1902.

2.2 Les évolutions cycliques

Le XXème siècle pour sa part, débute par une très forte contraction entre 1913-1950 : la croissance du commerce quasi nulle n'est alors largement en dessous de celles de la production puis une période de très forte expansion du commerce mondial entre 1950-1973. Cette deuxième phase interrompue en 1973 du fait de la crise du pétrole et le taux de croissance de commerce est plus faible par la suite.

2.3 La dislocation des échanges 1913-1950

La première guerre et la crise économique de 1929 contribuent à la désintégration du commerce international dans les années 1930, les pays adoptent aveuglément des politiques de restrictions des importations sans penser que les importations des uns sont des exportations des autres. La France est l'un des premiers pays à appliquer des mesures de restrictions quantitatives à une grande échelle, le gouvernement met en place des quotas à l'importation pour réduire la pénétration des produits agricoles étrangers dont la concurrence s'arrivera. Il est rapidement suivi par un grand nombre d'autres pays.

2.4 L'âge d'or de la croissance et la rupture de 1974

A l'inverse des années avant-guerre la période 1949-1973 peut être considérée comme celle de l'âge d'or de la croissance mondiale du commerce international. Jamais la croissance économique n'a connu une telle dynamique, les taux de croissance moyenne de la production industrielle avoisinent les 6% l'an ; le Japon connaît même des taux de croissances largement supérieures à 10% ; la croissance de commerce international est en général de 4 points supérieurs à celle de la production. Cette croissance exceptionnelle prend fin en 1974.⁶

⁶ <https://www.bsi-economics.org> consulté le 24 avril à 17h

2.5 Chocs et contre-choc pétroliers ⁷

Le premier choc pétrolier, est sans précédent dans l'histoire du commerce international : à la mi-octobre 1973, l'ensemble des treize membres de l'organisation des pays exportateurs de pétrole s'accorde pour augmenter en même temps le prix du pétrole brut de 70%, en décembre 1973 intervient une nouvelle augmentation de 130%, en quelque mois le prix du baril de pétrole passe ainsi de 2 à 14 dollars.

Ce choc aura un double effet de récession et d'inflation dans les pays industrialisés. La combinaison de deux maux appelée stagflation. Engendrant une ponction importante de revenus des pays industrialisés pour payer le même volume de pétrole (de 2 à 3M du produit national brut), la crise 1973-1974 casse la croissance économique, le choc pétrolier participe à l'accélération de l'inflation que connaissent alors tous les pays développés.

Après une période de relative stabilité du prix de pétrole, le second choc pétrolier lié au déclenchement de la Guerre Iran –Irak intervient en 1979. Il fait passer le prix du pétrole de 12 à 35 dollars de baril, entre 1978 à 1981 le prix augmente de 167%. En France l'appréciation en dollars de 1980 à 1985 augmente encore le prix en France de l'énergie importée. Ainsi la facture énergétique passe de 17 milliards de Francs en 1973 à 187 milliards en 1984. Elle représente alors jusqu'à 29% des importations totales, 6% du PIB et trois fois d'exportations en 1981.

En conclusion, le commerce international a évolué d'une manière significative, passant d'échanges limités à une interconnexion économique complexe entre les nations, favorisant la croissance économique et la coopération mondiale.

⁷ Idem p 16

Section 2 : Les théories du commerce international

Les théories du commerce international sont des modèles économiques qui cherchent à expliquer pourquoi les pays échangent les biens et services. Elles mettent en lumière l'importance des avantages comparatifs, des différences de ressources et de préférences des consommateurs dans la formation des flux commerciaux entre les nations.

1 Les théories traditionnelles du commerce international ⁸

1.1 La théorie du mercantilisme

La théorie du mercantilisme a été développée au XVI^{ème} siècle, elle affirmait que la richesse d'un pays est déterminée par le montant de ses avoirs en or et en argent.

En effet, cette théorie soutient que les pays devraient encourager l'exportation et décourager l'importation, et indique que la richesse d'un pays dépend du solde des exportations moins des importations. C'est-à-dire le solde de la balance commerciale doit être positif.

A ce titre, le gouvernement devrait jouer un rôle important dans l'économie pour encourager les exportations et décourager les importations en utilisant des subventions et des taxes. L'objectif de chaque pays était d'avoir un excédent commercial, ou une situation où la valeur des exportations est supérieure à la valeur des importations, et d'éviter un déficit commercial, ou une situation dans laquelle la valeur des importations est supérieure à la valeur des exportations.

1.2 La théorie de l'avantage absolu d'Adam SMITH

Adam Smith a souligné le libre-échange pour accroître la richesse de toutes les nations commerçantes. Il souligne que le commerce mutuellement bénéfique est basé sur le principe de l'avantage absolu. En effet, sa théorie est basée sur l'hypothèse qu'il existe deux pays, deux produits et un facteur de production.

Ainsi, la théorie d'Adam Smith est basée sur la théorie de la valeur du travail, elle affirme que le travail est le seul facteur de production et que, dans une économie fermée, les biens s'échangent en fonction des quantités relatives de travail qu'ils représentent.

Le principe de l'avantage du coût absolu indique qu'un pays se spécialise et exporte un produit dans lequel il a un avantage de coût absolu.

Adam Smith souligne dans son ouvrage «essai sur les causes des richesses des nations par usages en 1776»: «Si un pays étranger peut nous fournir un produit moins cher que nous ne pouvons le produire nous-mêmes, nous devrions acheter ce produit de ce pays et nous consacrer à la production d'un autre produit que nous pouvons vendre à un autre pays avec avantage».

⁸Support de cours de docteur CHENANE Arezki « théories du commerce international », université Mouloud MAMMERI, p 4

pouvons le faire, il vaut mieux l'acheter avec une partie des produits de notre propre industrie, employés de manière à nous procurer un avantage ».

Selon cette théorie, le commerce n'apparaît que lorsqu' il existe des différences de coût absolu entre les pays.

1.3 La théorie de l'avantage comparatif de David RICARDO

Dans la théorie de Ricardo, le commerce est déterminé par l'efficacité relative et non absolue de la production. Contrairement à la théorie de l'avantage absolu ,il peut être démontré qu' ils est dans l'intérêt de chaque pays désengager dans le commerce puisque chaque pays trouvera un produit dans lequel il a un avantage comparatif .Une spécialisation de la production se produirait et ,comme les pays commerçants sont confrontés aux mêmes prix relatifs ,une spécialisation se produirait dans des produits différents, facilitant ainsi les échanges entre les deux pays commerçants. Ce sont les différences technologiques qui déterminent les biens pour lesquels le pays a un avantage comparatif.

1.4 La théorie d'Hecksher-Ohlin-Samuelson(HOS)

La théorie d'Hecksher-Ohlin et Samuelson fournit des analyses importantes sur la relation entre le commerce des produits de base et les dotations en facteurs.

Ces auteurs ont expliqué la base du commerce international en termes de dotation en facteurs. Selon ces trois auteurs, les régions ou les pays ont des dotations en facteurs différentes. Cela signifie que certains pays sont riches en capital alors que certains sont riches en main-d'œuvre. Dans leur théorie, le concept de dotation en facteurs ou d'abondance de facteurs est utilisé en termes relatifs et non en termes absolus.

De même, ils ont défini le concept de dotation en facteurs ou d'abondance de facteurs en fonction de deux critères: Prix et Physique .En effet, selon le critère de prix, un pays est réputé être un capital a bon dans le rapport du prix du capital au prix du travail (PK/PL) est inférieur par rapport à l'autre pays. Ce critère prend en compte à la fois la demande et l'offre des facteurs.

Selon le critère physique, un pays est réputé être un capital a bon dans le rapport du montant total du capital au montant total de la main-d'œuvre (K/L) est plus élevé que dans un autre pays. Ce critère ne considère que l'offre de facteurs.

Sur la base du critère ci- dessus ,le théorème de HOS déclare qu'un pays exportera le produit dont la production nécessite l'utilisation intensive du facteur relativement abondant et bon marché du pays et importera le produit dont la production nécessite l'utilisation intensive du produit relativement rare du pays .,les pays dans lesquels le capital est abondant et bon marché exporteront des biens à forte intensité de capital et importeront des biens à forte intensité de main-d'œuvre. Au contraire, les pays dans lesquels la main-d'œuvre est abondante et bon marché exporteront des biens à forte intensité de main-d'œuvre et importeront des biens à forte intensité de capital.

1.5 Le paradoxe de Leontief

La théorie de HOS a fait l'objet de nombreux tests empiriques, au premier rang celui de Leontief réalisé en 1950, dont il a abouti à un paradoxe resté célèbre: les exportations américaines s'avèrent plus intenses en travail que les importations.

Par la suite, il y a eu une remise en cause de ce modèle qui, finalement, n'est pas applicable dans tous les cas. Au début des années 1950, l'économiste américain d'origine Russe Wassily W. Leontief a étudié l'économie américaine de présent a noté que les États-Unis étaient riches en capital et devraient donc exporter des biens à plus forte intensité de capital.

Cependant, ses recherches utilisant des données réelles et qui ont montré le contraire : les États-Unis importaient des biens à plus forte intensité de capital.

Selon la théorie des proportions des facteurs, les États-Unis auraient dû importer des biens à forte intensité de main-d'œuvre, mais, en fait, ils les exportaient.

2 Les nouvelles théories du commerce international ⁹

Dans les années 80, l'approche jusqu'alors dominante est supplantée par « une nouvelle théorie du commerce international » dont l'initiateur le plus connu est Paul Krugman. La nouveauté est au demeurant très relative, dans la mesure où cette « nouvelle théorie » prolonge en réalité des travaux plus anciens qui avaient aussi pour objectif d'expliquer les caractéristiques du commerce international contemporain :

- Le commerce international se développe le plus entre des nations de niveau de développement comparable, aux dotations factorielles identiques (l'Allemagne est le premier partenaire économique de la France).

- Les échanges intra branches occupent une part significative dans le commerce mondial.

- La théorie traditionnelle ne laisse aucune place aux firmes multinationales et au commerce intra firme, puisque selon elle ce sont les nations et elles seules qui échangent. Alors que dans la réalité, les échanges entre des filiales de FMN implantées dans les différents pays, qui échappent aux « logiques du marché », représentent plus du tiers du commerce mondial de marchandises Les nouvelles théories se présentent donc comme concurrentes de la théorie traditionnelle et prétendent expliquer ces faits, en utilisant de nouveaux outils. Alors que la théorie HOS par exemple s'inscrit dans le cadre de la concurrence pure et parfaite, les nouvelles théories privilégient la concurrence imparfaite. Les références aux rendements croissants et à la différenciation du produit deviennent alors une évidence pour les nouvelles théories.

⁹Milan VUJISIC. Professeur agrégé d'Economie et Gestion, <https://creg.ac-versailles.fr>

2.1 Échanges internationaux et rendements croissants

La théorie traditionnelle pose l'hypothèse de rendements constants. La spécialisation internationale n'est déterminée que par des différences figées de coûts de production (l'avantage comparatif), expliquées entre autres par des dotations naturelles de facteurs de production. Dans cette théorie, la taille des nations n'a aucun impact sur la spécialisation internationale. Que se passet-il, au contraire, si les coûts de production diminuent avec les quantités produites ?

2.2 Les différents cas de rendements d'échelle croissants

Alfred Marshall (1879) a été le premier à introduire la distinction fondamentale entre les économies d'échelle internes et externes à la firme. Les économies d'échelle internes. C'est l'augmentation de la taille de l'entreprise, et elle seule qui conduit à ces économies d'échelle, qui peuvent provenir d'économies réalisées sur l'organisation interne de la firme ou encore de l'existence de coûts fixes (La fonction de production présente des rendements d'échelle croissants si $f(\lambda K, \lambda L) > \lambda f(K, L)$ avec $\lambda > 1$, dans ce cas la production d'une grande firme est supérieure à la somme des productions d'entreprises plus petites). Les économies d'échelle externes. Il existe des économies d'échelle externes lorsque l'efficacité d'une firme quelconque est influencée positivement par la taille du secteur ou du pays. Lorsque de telles économies existent, toutes les entreprises du secteur, alors qu'elles gardent la même taille, voient leurs coûts de production diminuer suite à une augmentation de la production globale. Le coût unitaire de production dépend alors de la taille du secteur, mais pas de celle de la firme spécifiquement. C'est le cas par exemple, lorsque les industries sont concentrées dans un lieu donné (cf. Silicon Valley), ce qui leur permet de bénéficier d'infrastructures plus développées, d'une offre de services plus appropriée ou encore d'une offre de travail spécialisée plus compétente et plus productive ainsi que de « retombées en connaissances » plus importantes (diffusion du savoir et amélioration des connaissances par l'imitation ou la collaboration).

2.3 Les rendements croissants : une explication « endogène » de la spécialisation internationale

Les économies d'échelle peuvent justifier la spécialisation internationale. Si l'on prend deux pays semblables en tous points : même niveau technique, même dotation en facteurs, même taille et les consommateurs y ont les mêmes goûts variés...Et si l'on prend deux biens fabriqués dans les mêmes conditions mais avec des rendements croissants dans les deux pays. On montre que malgré la similitude des coûts comparatifs qui ne justifierait aucun échange entre les deux pays, chaque pays peut trouver avantage à la spécialisation et au commerce international pour obtenir plus de biens qu'en autarcie. Le commerce international permet à chaque pays de produire plus efficacement un registre limité de biens sans sacrifier la variété des biens consommés. En effet, l'augmentation de la production dans l'un des biens génère des gains de productivité, grâce aux économies d'échelle, et donc un avantage comparatif. Mais celui-ci ne résulte pas de différences initiales entre les deux pays puisque par hypothèse ils étaient parfaitement semblables ; en revanche, cet avantage comparatif trouve son origine dans la spécialisation elle-même, recherchée pour bénéficier de rendements croissants. C'est

pourquoi on qualifie cette explication de « théorie endogène » de l'échange international car c'est la spécialisation et l'échange international qui créent l'avantage comparatif issu du phénomène d'économies d'échelle.

Échange international spécialisation avantage comparatif (économies d'échelle)

2.4 Les économies d'échelle externes et les échanges internationaux

Les économies d'échelle externes sont-elles une cause des échanges internationaux ? Si de telles économies existent de manière significative dans la production d'un bien donné, elles ont pour effet de favoriser, toutes choses égales par ailleurs, les nations qui produisent des volumes importants de ce bien (Le pays A). Il en découle que l'entrée sur le marché international de nouveaux exportateurs (Le pays B) capables potentiellement de produire à des coûts unitaires plus faibles, peut alors être impossible. Si on analyse ça on trouve qu'il a beaucoup de conséquences :

- la taille du marché intérieur d'une nation peut, en présence d'économies d'échelle externes, être un facteur explicatif du commerce international (elle procure un avantage certain sur les autres nations)
- les spécialisations internationales résultants des économies d'échelle externes sont stables, même si les avantages comparatifs se modifient (un nouveau pays, accédant à la technologie, capable potentiellement de produire à un coût unitaire plus faible en raison de l'infériorité des coûts salariaux ne pourra pas rentrer sur le marché)
- des « accidents historiques », à l'origine d'une production donnée dans un pays spécifique, peuvent se révéler décisifs dans la création des flux commerciaux internationaux. La date d'entrée dans la production des firmes d'un pays devient un facteur essentiel pour expliquer la spécialisation internationale : les premiers pays entrés bénéficient d'un avantage qui ne peut être rattrapé par d'autres concurrents.
- les économies d'échelle constituent donc une barrière à l'entrée d'un secteur. En économie internationale, c'est un argument en faveur de la protection des industries naissantes.

2.5 Les économies d'échelle internes et les échanges internationaux

Lorsqu'il existe des économies d'échelle internes aux firmes les marchés deviennent oligopolistiques, voire monopolistiques. Le nombre de firme dépend, pour une fonction de demande donnée, de la fonction de coût. Si celle-ci présente des économies d'échelle interne pour l'ensemble des quantités demandées, le marché est un monopole. Sur un marché contestable (il n'y a pas de barrières à l'entrée et à la sortie des marchés, c'est à dire qu'il n'existe pas de coûts irrécupérables, les capitaux investis doivent pouvoir être redéployés dans une autre activité sans que cela implique des pertes) les firmes installées fixent leur prix à un niveau égal à leur coût moyen. En effet, si le prix est établi à un niveau supérieur, l'entrée de concurrents potentiels aura lieu, parce qu'elle est profitable, et le prix sera ramené au coût

moyen. Supposons que la fonction de demande D pour un bien quelconque soit identique dans deux pays différents (A et B). En revanche, les coûts moyens de production ne sont pas les mêmes, en raison par exemple de dotations factorielles différentes. Le marché étant contestable, il existe, dans chacun des deux pays, une seule firme en raison des rendements d'échelle internes croissants ; l'équilibre des deux marchés peut être représenté sur la même figure.

2.6 La différenciation des produits

« Il faut attendre les nouvelles théories du commerce international pour que la différenciation des produits soit vraiment retenue dans l'analyse des échanges internationaux en dépit de la parution antérieure de travaux rigoureux mais non formalisés, comme ceux de Bernard Lasserie Duchêne » (M. Rainelli) La différenciation peut porter sur la qualité du produit (voiture plus puissante, plus rapide, plus économe en carburant...), elle est dite verticale. Elle peut également concerner la variété des caractéristiques d'un produit à qualité identique (emballage, couleur, proximité,...), elle sera dite horizontale. Pour expliquer les échanges de biens similaires différenciés, Krugman recourt à un modèle de différenciation des produits qui exclut par définition la concurrence parfaite. Son modèle s'appuie sur une situation de concurrence monopolistique mise à jour par Edward Chamberlain en 1933. En effet, à court terme, les entreprises sont supposées toutes en situation de monopole sur la variété des produits qu'elles fabriquent sachant que tous les produits sont différenciés. Par exemple, Volkswagen a le monopole de la Golf tandis que Peugeot détient le monopole de la 307. Les deux entreprises sont concurrentes sur le marché de l'automobile, mais au lieu de produire le même bien sur ce marché elles développent des variantes originales de ce bien. Chaque entreprise est par conséquent un monopoleur au sens où elle est la seule firme produisant son bien particulier (pas exactement semblable mais substituable). Mais la demande pour ce bien dépend du nombre de produits similaires disponibles sur le marché et des prix que font les autres firmes de l'industrie. (« La courbe de demande à l'entreprise ne se confond pas avec la courbe de demande à l'industrie ; chaque entreprise subit la concurrence des substituts proches fabriqués par les autres entreprises » Abraham-Frois). D'un côté plus le nombre d'entreprises sera élevée, plus la concurrence entre elles sera forte et plus bas sera par conséquent le prix dans l'industrie (courbe décroissante PR). D'un autre côté, plus le nombre d'entreprises sera élevée, moins la production par entreprise sera importante et plus haut sera par conséquent le coût moyen (courbe croissante CC).

2.7 Théorie de la demande ¹⁰

Les analyses traditionnelles sont fondées sur les capacités de production des pays et donc sur l'offre.

En 1961, Steffan Burestam Linder considère que la demande, largement négligée jusqu'alors, joue un rôle essentiel dans l'explication du commerce international. Les pays se spécialisent non plus en fonction de leurs dotations en facteurs mais de leur demande interne. Quand celle-ci tend à se saturer, l'entreprise cherche de nouveaux débouchés à l'exportation.

¹⁰ <https://www.commerce-international.com> consulte le 09/05/2023 à 20 :00

Dans cette optique, le marché international n'est rien d'autre que le prolongement du marché national.

La théorie utilisée pour analyser l'aspect dynamique du commerce international moderne. C'est l'économiste américain Raymond Vernon (1913-1999) qui a démontré, au début des années 1960, que les pays très fort en "recherche-développement" (comme les États-Unis, support de son étude), domine aussi l'exportation. Selon lui, les marchés extérieurs sont le prolongement du marché national, permettant ainsi de rentabiliser les dépenses initiales dans le cadre du cycle de vie du produit.

Il met en parallèle phases du cycle de vie et niveau d'exportation. Il repère ainsi un cycle en quatre phases :

- Introduction/lancement : La création du produit est une réponse à un besoin observé chez les consommateurs potentiels du marché national dans lequel il est introduit en premier. Peu ou pas d'exportation.
- Croissance/développement : Le marché national s'élargit, production de masse, la concurrence fait baisser les prix, l'exportation se développe et vise les classes supérieures des économies moins développées (Amérique latine par exemple).
- La maturité : La concurrence est très forte, le nombre de firmes se réduit, le marché extérieur l'emporte et s'élargit vers le bas, il faut installer des filiales de production (remplacement du commerce international par les IDE), l'exportation recule.
- Le déclin : A ce stade, la production est concentrée dans les pays qui pratiquent les salaires les plus bas et qui utilisent une force de travail non qualifiée. La production nationale peut prendre fin et il est possible que les produits qui étaient habituellement exportés par le pays innovant y soient désormais importés.

En conclusion, les théories du commerce international sont fondamentales pour expliquer les échanges entre pays en se basant sur les avantages comparatifs, les ressources et les préférences, jouant un rôle clé dans la compréhension du commerce mondial.

Section 3 : Le financement du commerce international et les incoterms

Le financement de commerce international et les incoterms, se forment de règles standardisées, définissent les responsabilités et les coûts associés à la livraison des biens lors de transactions internationales. Par conséquent, une compréhension précise des incoterms s'avère cruciale pour faciliter le financement.

1 Le financement du commerce international

2.1 Le financement des importations

Les deux instruments classiques de garantie de paiement et de prestation du commerce international (la remise documentaire et le crédit documentaire) sont nés de la méfiance réciproque qui existe tout particulièrement entre vendeur et acheteur de pays déferents.

Le premier veut avoir l'assurance que le montant qui lui sera dû suite à la livraison de la marchandise commandée lui sera effectivement réglé, et dans la monnaie convenue, tandis que le seconde veut des garanties de la volonté de l'exportateur et de sa capacité de prestation, et refuse de payer la marchandise avant son expédition.¹¹

- **La remise documentaire**¹²

Est l'ensemble des documents accompagnés ou non d'effets de commerce que le vendeur d'une marchandise confie à une banque pour délivrance a son acheteur.

Dans l'encaissement documentaire, qu'une intervention de banque ne se produit avant l'expédition des marchandises et l'établissement des documents. Quand l'exportateur est en possession de ceux-ci (facture, connaissement, etc.). Il les confier à son banquier, accompagnés d'un effet tiré à vue ou à date sur son acheteur étranger, à charge pour la banque de délivrer ou faire délivrer les documents à l'acheteur contre acceptation de la traite ou contre paiement.

- **Le crédit documentaire**¹³

Le crédit documentaire n'est pas une technique de paiement récente, contrairement à ce que beaucoup pensent. En effet l'historien Fernand Braudel situe sa première utilisation en France à 1750. Cette de paiement, lorsqu'elle est réalisée, présente l'avantage de la garantie du risque commercial, et éventuellement du risque politique.

Le crédit documentaire est utilisé principalement pour des montants importants ou lorsqu'il y a doute sur la solvabilité, ou la moralité du partenaire. Sa bonne exécution demande

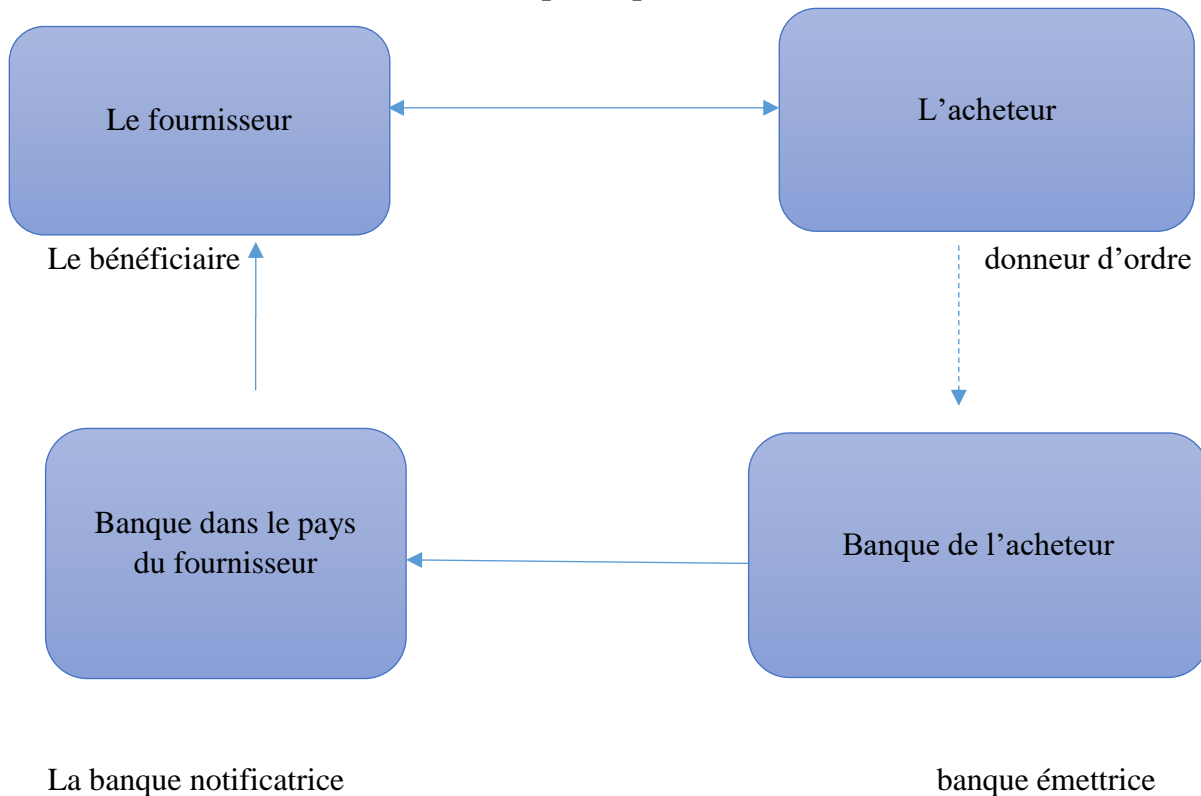
¹¹ Farouk BOUACOUB. L'entreprise et le financement bancaire. Casbah Edition, Alger, 2000. P. 261

¹²https://www.academia.edu/10277953/La_remise_documentaire. Consulté le 14/05/2023 à 19:00

¹³ Didier-Pierre MONOD, 2007, Moyens et techniques de paiement internationaux, 4^e Edition mise à jour RUU 600, Page 113

de la part de l'exportateur un travail administratif rigoureux. C'est un instrument de paiement dont le commerce international ne pourrait plus se passer. C'est au cours de la négociation que doit être prise la décision que le paiement de la transaction commerciale se fera par l'entremise d'un crédit documentaire.

Schéma 01 : Les intervenants ou les participants au crédit documentaire ¹⁴



Source : <https://www.leanpay.fr/blog/credit-documentaire>

2.2 Le financement des exportations

• Les crédits fournisseur ¹⁵

Ce sont des crédits fait par des fournisseurs à des importateurs installés à l'étranger.

Les durées de ces crédits vont jusqu'à sept ans lorsqu'il s'agit de moyen terme et dix ans lorsqu'ils s'inscrivent dans le long terme.

Ces crédits sont garanties par des organismes spécialises, tels la COFACE en France. Ces organismes délivrent des polices d'assurance crédits aux banquiers et aux établissements financiers prêteurs.

Généralement, ces compagnies d'assurance couvrent les risques politiques, les risques monétaires, les risques liés à une catastrophe naturelle et les risques de non transfert.

¹⁴ Didier-Pierre MONOD, 2007, Moyens et techniques de paiement internationaux, 4^e Edition mise à jour RUU600, Page 122

¹⁵Farouk BOUACOUB. L'entreprise et le financement bancaire. CASBAH Edition, Alger, 2003. P.268

- **Les crédits acheteurs** ¹⁶

Ce sont des crédits faits par des banques aux importateurs étrangers ou aux banquiers de ces importateurs.

Le crédit acheteur est un prêt direct consenti à un acheteur installé dans un pays A par la banque d'un pays B. cette banque paie comptant le fournisseur local, à la réception, par l'acheteur du pays A, des équipements ou matériels commandés.

La durée d'un crédit acheteur varie entre 18 mois et 10 ans. Ces crédits sont également garantis par les organismes spécialisés d'assurance.

2 Les incoterms

2.1 Définition ¹⁷

Dès 1936, la chambre du commerce international publie ses premières « règles » sous le nom d'incoterms, abréviation de « international commercial terms ». Les ventes à l'export ont conduit les opérateurs de commerce international (importateurs, transporteurs, douane) à codifier les usages commerciaux les plus utilisés sous forme de sigles. L'incoterm définit qui paie : l'emballage, les formalités export et/ou import, le cas échéant, les frais d'édition de documents et le transport successifs ou totaux, entreposage.

2.2 Objectif des incoterms ¹⁸

L'objectif des incoterms est d'établir un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes les plus utilisés dans le commerce international. Au moyen de ses règles nous évitons les différentes interprétations qui peuvent apparaître entre ce qui est différents impliqués ou, au moins, ils pourront être réduits dans une grande mesure.

2.3 Les intérêts des incoterms ¹⁹

Permettre de régler un grand nombre de problèmes résultant de la vente ou de l'achat international, tels que le lieu de livraison, le transfert de risque, les répartitions des frais d'acheminement et la charge de la fourniture des documents de transport et de la douane. Les incoterms ne régissent pas, par contre, les relations avec les transporteurs, les relations avec les assurances, le paiement ni le transfert de propriété.

¹⁶Idem P.269

¹⁷Sophie Schwobthaler, 2007-2008, « Incoterms », 7^{ème} édition p16

¹⁸MEA Derouiche, 2018, Les incoterms 2000, dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport S.Haddad & collectifs, édition bleu, P.9

¹⁹Idem P.9

2.4 Présentation des incoterms

1) Ex works (départ usine) EXW

Le vendeur met la marchandise à disposition de l'acheteur dans les locaux mêmes du vendeur. L'acheteur responsable pour tous les frais de transport, acquittement de droits de douanes et police d'assurance, et accepter les responsabilités de risque de perte une fois la marchandise achetée est placée aux portes de l'usine. Le prix d'EXW n'inclut pas le prix de chargement de la marchandise dans un camion ou navire, et aucune allocation n'est faite pour le dédouanement. Si la valeur FOB représente la valeur douanière de référence de la marchandise dans les pays de destination, le coût de transport et de l'assurance depuis les locaux de vendeurs jusqu'au port d'embarquement doivent être ajoutés à la valeur EXW.

2) Free carrier (franco transporteur) FCA

Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et la livre au transporteur et lieu spécifique par l'acheteur. Si le lieu choisit n'est autre que l'entrepôt du vendeur, ce dernier doit charger la marchandise dans le véhicule de transport ; et dans le cas contraire, l'acheteur supportera la responsabilité de chargement de la marchandise. L'acheteur assume le risque de perte à partir de cet instant et doit prendre en charge les coûts de transport jusqu'à la destination finale.

3) Free alongside ship (franco le long du navire) FAS

Le vendeur est appelé à transporter la marchandise, la dédouaner à l'exportation et la remettre à un transporteur désigné par l'acheteur. Lorsque la m/ses est placée le long du navire dans le port d'exportation, « le transfert de risque » intervient entre le vendeur et l'acheteur. L'acheteur est responsable de l'embarquement de la marchandise sur le navire d'honorer les frais de transport jusqu'à sa destination finale²⁰.

4) Free on board (Franco à bord) FOB²¹

Le vendeur est responsable de livrer la m/ses depuis son entreprise et de la charger au bord du navire au port d'exportation. Il est également responsable du dédouanement dans le pays d'exportation. Dès que la m/ses passe la passerelle du navire le risque de perte est transféré à l'acheteur. A partir de cet instant, l'acheteur doit assumer les coûts de transport et assurance, et doit également prendre en charge les formalités de dédouanement dans le pays d'importation.

²⁰ MEA Derouiche, 2018, Les incoterms 2000 dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport S.HADDAD & collectif, édition pages bleus, P.14

²¹ Idem P.15

5) **Cost and freight (cout et fret) CFR**

Le point de transfert de risque est le même qu'en FOB. Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

6) **Cost insurance and freight (cout assurance fret) CIF:**

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR, mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur, la marchandise voyage sur le transport maritime ou fluvial, aux risques périples de l'acheteur, dès le bastingage franchi au port d'embarquement²².

7) **Carriage paid to (port payé jusqu'à) CPT** ²³

Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur. Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés de vendeur à l'acheteur.

8) **Carriage and insurance paid (port payé assurance comprise jusqu'à) CIP** ²⁴

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

9) **Delivered at terminal (rendu au terminal) DAT** ²⁵

Est un incoterm qui a remplacé le delivered ex quay(DEV) depuis le 1^{er} janvier 2011. Il est multimodal, donc valide pour tous les types de transports. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des m/ses et/ou déchargement au terminal de port ou au lieu de destination convenu.

²²<http://www.conex.net/fr/outils-a-documents/incoterms> consulté le 16/05/2023 à 21:00

²³ Revue de l'ALGEX « bon à savoir » les incoterms consulté le 16/05/2023 à 21 :00

²⁴ Document <http://transima-dz.com/incoterms.php> consulté le 16/05/2023 à 21:00

²⁵<https://www.glossaire-internationale.com>

10) Delivered at place (rendu à la place) DAP ²⁶

Les marchandises (non déchargées) mises à disposition de l'acheteur dans le pays d'importation au lieu précisé dans le contrat (déchargement, dédouanement import payé par l'acheteur).

11) Delivered duty paid (rendu droits acquittés) DDP ²⁷

Les marchandises (non déchargées) livrées à destination finale, dédouanement import et taxes à la charge du vendeur ; l'acheteur prend en charge uniquement le déchargement (si exclusion des taxes type TVA, le préciser clairement).

Tableau 4 : Classification des incoterms selon les groupes

| | |
|----------|---|
| Groupe E | EXW : obligation minimale du vendeur, le transfert des risques et des frais au lieu dans les locaux du vendeur. |
| Groupe F | FCA, FOB, FAS : la remise au transporteur met fin aux obligations du vendeur. |
| Groupe C | CFR, CIF, CPT, CIP : le vendeur paie dans tous les cas le transport, quelquefois l'assurance mais ne supporte en aucun cas les risques liés au transport. |
| Groupe D | DAT, DAP, DDP : Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal |

Source : www.cci.com consulté le 16/05/2023 à 22 :30

Il est important de souligner qu'en Algérie, l'assurance maritime doit être assurée par un organisme algérien, au niveau des agences algériennes, on constate que les incoterms les plus employés dans la réalisation du contrat de vente sont le FOB et le CFR.²⁸

En conclusion, les incoterms et le financement de commerce international sont étroitement entrelacés, les premiers étant essentiels pour définir les responsabilités financières dans les transactions internationales. Une compréhension précise des incoterms facilite grandement le financement efficace des échanges mondiaux.

²⁶<https://www.investopedia.com>

²⁷www.cci.com, consulté le 16/05/2023 à 22 :00

²⁸LE GRAND (Ghislaine), MARTINI(HUBERT), 5^{ème} édition, p365

Conclusion

Le commerce international, en termes simples, est l'échange de biens et de services entre différents pays. Cela permet aux pays d'obtenir ce dont ils ont besoin et de vendre ce qu'elles produisent en excès .le commerce international favorise la croissance économique, crée des emplois et offre aux consommateurs un plus grand choix de produits, cependant, il peut aussi présenter des défis tels que la concurrence et les déséquilibres commerciaux. En fin de compte, le commerce international est un moteur essentiel de l'économie mondiale, mais il nécessite une gestion et une régulation à propriété pour maximiser ses avantages.

Chapitre II : La douane et son rôle dans le commerce international

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Introduction

L'administration des douanes, en raison de sa présence permanente aux frontières, a été chargée de l'application des orientations de la politique économique du pays. Une politique dont la finalité est de faire application aux marchandises importées ou exportées ainsi qu'aux marchandises d'origine algérienne placées sous le régime de l'usine exercée les mesures liées à l'application de la loi tarifaire et les mesures de protection édictées par le législateur dans divers domaines (sanitaire, vétérinaire, phytosanitaire, sécurité publique, propriété intellectuelle, protection du patrimoine nationale....etc.).

L'application de cette politique ne peut intervenir en dehors de la loi douanière, qui dictent à la fois les procédures dédouanement et le rôle des agents des douanes dans l'exercice des missions qui leurs sont confiés. Le dédouanement des marchandises est une chronologie d'opérations douanières qui conditionnent l'application des différentes réglementations qu'elles soient tarifaire (valeur, espèce et origine) ou commerciales et dont la finalité est la mise en libre circulation des marchandises.

Dans ce deuxième chapitre de notre travail, notre objectif est de présenter les procédures douanières dans 3 sections ; la première porte sur la présentation de la douane et son rôle, la deuxième sur les procédures de dédouanement à l'importation et la dernière portera sur les procédures de dédouanement à l'exportation.

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Section 01 : la douane et sa contribution essentielle au commerce international

La douane joue un rôle vital dans la gestion des flux de biens et de services à travers les frontières nationales. Elle assure le respect des règles et des réglementations commerciales, favorisent l'efficacité logistique en facilitant le dédouanement des marchandises.

1 Définition de quelques concepts de base

- **La TVA (taxe sur la valeur ajoutée) ²⁹**

La TVA est un impôt réel de consommation supporté par l'utilisateur final du produit, collecté pour le compte de l'Etat par les industriels et les commerçants qui interviennent dans le processus d'élaboration d'une M/ses ou la fourniture d'une prestation de services. Elle est recouvrée par le service des douanes à chaque stade intermédiaire du circuit de fabrication et de distribution, par la direction des impôts pour les produits en provenance de l'union européenne.

- **OMC (organisation mondiale du commerce) ³⁰**

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) est l'institution qui définit les règles régissant les échanges mondiaux, encourage le développement du commerce international et règle les conflits commerciaux entre États membres. L'OMC naît le 1^{er} janvier 1995, après la signature des accords de Marrakech en avril 1994, qui clôt le cycle d'Uruguay (cycle de négociation dans le cadre du GATT qui a duré de 1986 à 1994). Elle compte désormais 164 membres et supervise ainsi la quasi-totalité des échanges commerciaux mondiaux. L'objectif de l'OMC est l'ouverture des échanges commerciaux, ce qui passe par la suppression des barrières douanières, mais aussi la libre concurrence en supprimant les subventions à l'exportation ou les pratiques protectionnistes.

- **Le FMI (fond monétaire international) ³¹**

Le Fonds Monétaire International (FMI) est une des institutions financières les plus importantes au niveau mondial. Il a pour mission d'encourager la stabilité financière, la coopération économique, de produire des statistiques et études et de prêter des fonds en contrepartie de réformes aux pays en crise.

Le FMI est financé par les États membres, dont les États-Unis sont le plus important contributeur, il peut aussi emprunter de l'argent aux États membres.

- **ICC (la chambre du commerce international) ³²**

²⁹Sylvie Graumann-Yettou, 2007 Commerce international guide pratique, 6^{ème} édition p147

³⁰<https://www.lafinancepourtous.com>, consulté à 20 /05/2023 à 23 :00

³¹<https://www.economie.gouv.fr>, consulté à 21 /05/ 2023 à 15 :20

³²<https://cpccaf.org>, consulté à 21/05/ 2023 à 17 :00

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

ICC est l'organisation mondiale des entreprises. Sa mission fondamentale est d'encourager les échanges et les investissements internationaux et d'aider les entreprises à relever les défis et saisir les opportunités de la mondialisation.

Couvrant tous les secteurs de l'entreprise privée, le réseau international d'ICC représente plus de 6 millions d'entreprises, ressortissantes de chambres de commerce ou membres d'associations économiques dans plus de 130 pays. C'est à travers leurs comités nationaux que les membres d'ICC relaient les préoccupations de leurs entreprises et transmettent les avis d'ICC à leurs gouvernements respectifs.

ICC transmet le point de vue et les priorités de la communauté économique internationale grâce à d'étroites relations avec les Nations Unies, l'Organisation mondiale du commerce, le G20 et d'autres forums internationaux.

- **GATT (l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce)** ³³

Le GATT est l'acronyme de l'**Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, conclu en 1947 et en vigueur jusqu'en 1994**. Il s'agit du volet commercial supposé compléter la refonte de l'ordre économique international avec les accords de Bretton Woods, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Conçu comme un arrangement provisoire, l'accord réglait initialement les échanges commerciaux internationaux dans l'attente de la ratification de la **charte de La Havane**, qui prévoyait la création d'une Organisation internationale du commerce intégrée à l'ONU. Si cette charte n'est **jamais entrée en vigueur**, plusieurs des dispositions commerciales qu'elle contenait ont été appliquées dans le cadre du GATT.

- **OMD (organisation mondiale des douanes)** ³⁴

Organisation internationale créée en 1952 et regroupant 161 pays en 2002. Son siège est à Bruxelles. Les deux langues officielles sont l'anglais et le français. Les objectifs principaux de l'OMD sont les suivants :

- l'harmonisation et la simplification des réglementations douanières par l'élaboration et la promotion d'instruments internationaux ;
- le contrôle et la lutte contre la fraude
- le développement de la coopération et de l'assistance technique entre les États membres et avec les autres organisations intergouvernementales.

³³<https://www.vie-publique.fr>, consulté à 22/ 05/ 2023 à 9 :00

³⁴<https://www.douane.gov.dz>, consulté à 22/05/2023 à 13 :30

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

2 Présentation de la douane

2.1 Définition de la douane ³⁵

La douane est une administration à caractère fiscal, dont la création remonte à 1791. Aujourd'hui rattaché au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, par l'intermédiaire du secrétaire d'État au budget, la douane compte près de 20000 agents. Sa vocation communautaire s'est affirmée depuis l'ouverture du marché unique le 1^{er} janvier 1993.

2.2 Le rôle de la douane ³⁶

- La production de statistiques intéressant les pouvoirs publics et les milieux professionnels réalisés tous les mois.
- L'encaissement des recettes publiques : il lui revient en effet de percevoir la TVA sur les produits importés du pays tiers.
- La douane est chargée de l'application de la plupart des règles du contrôle des changes.
- Elle contribue à la protection de la santé.
- Elle lutte contre le trafic de stupéfiants.

2.3 Les missions de la douane ³⁷

1) La mission de protection : elle consiste à

- Lutter contre le trafic illicites (drogue, blanchiment d'argent, criminalité organisée, etc.)
- Contribuer à la sécurité publique (lutter contre l'immigration clandestine, garantie de la sûreté aérienne et portuaire, lutte contre les trafics d'armes et de matériel de haute technologie, etc.)
- Protéger les entreprises et l'emploi (saisie des contrefaçons recherche du travail clandestin, etc.)
- Protéger les consommateurs (sécurité alimentaire par l'application de réglementations sanitaires et phytosanitaires, santé publique par la surveillance des flux de médicaments, contrôle des normes techniques, etc.)

³⁵Jean Belotti , 2015 « transport international des marchandises », 5^{ème} édition p53

³⁶Sylvie Graumann-Yettou Commerce international guide pratique p129-130

³⁷Jean Belotti « transport international des marchandises » p54-55

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- Protéger l'environnement (lutte contre les trafics d'animaux ou de végétaux, détection de pollution, etc.)
- Préserver le patrimoine culturel (lutte contre les trafics de biens culturels.)
- Assurer la police fiscale et la protection en mer (contrôle de la réglementation applicable à la navigation de commerce, de pêche ou de la plaisance, sauvetages, etc.)

2) La mission fiscale

Son objectif est de garantir le recouvrement de toutes les impositions conformément à la réglementation communautaire et nationale. La douane perçoit une part importante des recettes fiscales brutes du pays.

Ses principales perceptions sont la taxe intérieure sur les produits pétroliers, la TVA, le droit de consommation sur les tabacs et le droit sur les alcools.

3) La mission économique : l'objectif consiste à

- Développer la compétitivité des opérateurs économiques (conseils aux entreprises, procédures douanières modernisées, etc.)
- Appliquer la politique commerciale ainsi que les mesures du commerce extérieur.
- Elaborer et diffuser les statistiques du commerce extérieur.

2.4 Les régimes douaniers ³⁸

Les régimes douaniers consistent à appliquer aux marchandises les règles établies par le droit douanier, que ce soit pour l'importation ou l'exportation simple, les transits sous douane ou les régimes suspensifs.

En conclusion, la douane est une composante essentielle du commerce international, assurant la conformité, la facilitation et la sécurité des échanges mondiaux. Son rôle est fondamental pour garantir que les biens et services circulent efficacement et en toute confiance entre les pays, contribuant ainsi aux dynamismes du commerce international.

³⁸Jean Belotti « transport international des marchandises » p130

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Section 2 : Les procédures douanières à l'importation

Les procédures douanières à l'importation sont des étapes essentielles pour l'entrée légale de biens étrangers dans un pays. Elles impliquent la déclaration, le paiement des droits et taxes, ainsi que l'inspection des marchandises pour garantir la conformité aux règles locales, facilitant ainsi le commerce international de manière régulée.

1 La démarche d'une opération d'importation ³⁹

La connaissance des termes du commerce international, et des différentes étapes à l'import est indispensable pour une entreprise importatrice.

Le processus regroupe toutes les activités qui sont liées à la circulation du produit : choix des lieux de fabrication et de stockage, gestion des approvisionnements et des stocks (matières premières, encours, produits finis), emballage, manutention, transport, dédouanement, suivi des livraisons, etc.

L'importateur a comme seule préoccupation la réalisation de toutes ces opérations à moindre cout.

1.1 La domiciliation du titre de commerce

La réalisation des opérations d'importation ou d'exportation ainsi que leurs règlements financiers sont faites sous couvert d'une domiciliation d'un Titre de Commerce Extérieur. Conformément à l'article 30 du règlement paru au Journal officiel algérien N° 31 DU 13 mai 2007, relatif aux règles applicables aux transactions courantes avec l'étranger et aux comptes devises, la domiciliation consiste en l'ouverture d'un dossier auprès d'un intermédiaire agréé qui donne lieu à attribution d'un numéro de domiciliation par l'intermédiaire agréé domiciliaire. Cela signifie, en clair, que la domiciliation est l'acte par lequel un importateur décide de confier à l'une de ses banques une opération commerciale donnée. Pour ce faire, l'importateur doit fournir tous les justificatifs à sa banque et lui confier également le traitement des opérations d'achat/vente de devises et de transfert/rapatriement. La banque, de son côté, doit s'assurer de la conformité de l'opération à toutes les réglementations en vigueur et doit rendre compte à la Banque d'Algérie des conditions dans lesquelles l'opération se déroule. Cette étape est primordiale et précède les formalités douanières. Toute fois certaines conditions doivent être prises en considération dans l'accomplissement de cette formalité, à savoir les conditions préalables à la domiciliation, la réglementation des importations.

³⁹Legrand (G) & Martini (H), Techniques du commerce international, comment bien gérer vos opérations import / export, – Gualino, 2ème édition, Paris, 1999; page 335

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

1.1.1. Les conditions préalables à la domiciliation

- Avant de procéder à toute opération de domiciliation, il y a lieu de vérifier
- l'importateur possède une autorisation d'importation pour certains produits.
 - l'objet de l'importation à un rapport avec l'activité de l'importateur.
 - l'importateur n'est frappé d'aucune restriction en matière de commerce extérieur
 - la marchandise n'est pas frappée d'une mesure d'interdiction.
 - les engagements financiers au titre de l'opération sont couverts soit par des provisions constituées, soit par des autorisations de crédit.
 - le pays d'origine a des relations commerciales avec l'Algérie.
 - la surface financière et les garanties de solvabilité que le client présente.
 - la capacité du client à mener l'opération dans les meilleures conditions et conformément aux règles internationales.
 - la régularité de l'opération au regard de la réglementation.

1.1.2. La réglementation des importations ⁴⁰

Les opérations d'importation de produits se réalisent librement en Algérie, exception faite de l'importation de produits portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public et à la morale. Certaines importations sont soumises à obtention d'agrément ou d'autorisations auprès des autorités compétentes, telles que les importations relatives à la santé humaine et animale et aux produits phytosanitaires. Les produits importés doivent être conformes aux normes relatives à la qualité et à la sécurité (loi n° 89-02 du 7 février 1989 relative aux règles générales de protection du consommateur, décret exécutif n° 90-366 du 10 novembre 1990 relatif à l'étiquetage et à la présentation des produits domestiques non alimentaires, loi n° 04-04 du 23 juin 2004 relative à la normalisation, l'arrêté du 15 juin 2002 déterminant les modalités d'application de l'article 22 du code des douanes relatif à l'importation de marchandises contrefaites)

1.2 L'emballage et transport des marchandises ⁴¹

La prise en charge par l'importateur du transport et l'emballage des marchandises importées conduit inévitablement à lui imposer des choix à faire en matière d'emballage et de mode de transport. Pour cela, il nous paraît fort indispensable de présenter les différentes techniques d'emballage et les différents modes de transport des marchandises.

1.2.1 L'emballage des marchandises ⁴²

En général l'emballage est toujours réalisé aux frais du vendeur. En effet l'article 35/1 35/2 de la convention de Vienne de 1980 précise que « le vendeur doit livrer des marchandises dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont prévus au contrat, et dont l'emballage ou le

⁴⁰<https://www.douane.gov.dz/spip> consulté à 28/05/2023 à 19 :00

⁴¹Idem à 22 :00

⁴² Kahn Philippe. La convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale des marchandises, page 952

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

conditionnement correspond à celui qui est prévu au contrat, à moins que les parties n'en soient convenues autrement »

L'emballage doit répondre à plusieurs objectifs (protéger la marchandise, éviter de l'abîmer.) mais doit aussi être économique. L'entreprise importatrice peut émettre des exigences au choix de l'emballage le plus adéquat pour chaque situation et trouver l'équilibre entre la fiabilité et le prix car un tel choix aura certainement un impact sur le prix d'achat du produit importé. Des contraintes liées à la nature du produit importé ainsi que des contraintes climatiques et mécaniques mais aussi réglementaires influent sur le choix de l'emballage.

a. Les contraintes liées à la nature du produit

Certaines marchandises nécessitent des emballages particuliers. C'est le cas des produits alimentaires et les boissons, les produits pharmaceutiques, les dispositifs médicaux, les produits cosmétiques et d'hygiène corporelle, les produits périssables, les produits dangereux... Les marchandises dangereuses font l'objet d'une réglementation. Il s'agit du code élaboré par l'ONU intitulé « International Maritime Dangerous Goods ». Ce code est appliqué par tous les modes de transport acceptant d'acheminer des marchandises dangereuses.

b. Les contraintes mécaniques et climatiques

La marchandise doit pouvoir supporter toute contrainte liée au transport, l'emballage doit donc être cohérent avec le mode de transport choisi, la nature de la marchandise et sa destination, il devra être également être le plus difficile possible à ouvrir

1.2.2 Le transport des marchandises

La marchandise doit pouvoir supporter toute contrainte liée au transport, l'emballage doit donc être cohérent avec le mode de transport choisi, la nature de la marchandise et sa destination, il devra être également être le plus difficile possible à ouvrir.

a. le transport routier ⁴³

Encore les produits agricoles. Il est par ailleurs à noter que ce type de transport présente de réels atouts au niveau des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport routier de marchandises est le premier secteur du transport terrestre et ce mode de transport présente de nombreuses qualités :

- Une souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte sans rupture de charge et au transport combiné.
- Une rapidité grâce aux infrastructures routières.

⁴³Barbara LYONNET, Marie-Pascale SENKEL Paris 2015 « La logistique »p72

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- Une rapidité grâce aux procédures douanières allégées avec notamment le régime TIR, régime fiscal douanier conçu pour faciliter les mouvements de marchandises dans le transport international routier. Ce régime fournit aux pays de transit la garantie requise pour couvrir les droits et taxes éligibles de douane.
- Une gamme de services offerts étendue (possibilité de groupage, fret express, cabotage).
- Un rapport vitesse/prix avantageux.

Le transport routier de marchandises est un mode de transport sur route pouvant principalement employer trois types de véhicules tels que les véhicules isolés (camions), les véhicules articulés (composés d'un tracteur et d'une semi-remorque, souvent employés pour les transport internationaux) et les trains routiers constitués d'un camion et d'une remorque.

b. Le transport maritime international ⁴⁴

Le transport maritime est le mode le plus économique pour les transports de marchandises à gros volumes sur de longue distance. Celui-ci est beaucoup employé dans les régions bien irriguées par les mers. Ce mode de transport offre des avantages de sûreté, de fiabilité et de moindre pollution. Le transport maritime de marchandises est réalisé à l'aide de différents types de navires selon leurs activités et leurs cargaisons. Les principaux types de navires utilisés sont définis ci-après :

- **Les porte-conteneurs** : navires transportant exclusivement des conteneurs.
- **Les cargos polyvalents** : navires de charge peu spécialisés.
- **Les vraquiers solides** : navires transportant des marchandises en vrac, telles les céréales, les granulats et le charbon.
- **Les vraquiers liquides** : navires transportant des produits pétroliers et des produits chimiques. Dans cette catégorie, sont distingués les pétroliers et les chimiquiers.
- **Les rouliers ou Ro- Ro** : navires transportant des marchandises roulantes dont le chargement se font via une rampe.
- **Les navires frigorifiques** : navires transportant des produits périssables.
- **Les gaziers** : navires transportant le gaz ; dans cette catégorie, on distingue également des navires méthaniers et butaniers.

⁴⁴Barbara LYONNET, Marie-Pascale SENKEL, Paris 2015 « La logistique » p 73

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

c. Le transport fluvial⁴⁵

Le transport fluvial est un mode de transport de marchandises qui emploie le réseau de canaux, de fleuves, de voies et de rivières navigables du territoire national. Ce mode de transport est un mode peu coûteux adapté aux marchandises volumineuses.

d. Le transport aérien ⁴⁶

Le transport aérien est un mode de transport généralement employé pour le transport de marchandises dont la valeur est élevée. Les principaux appareils utilisés pour transporter les marchandises sont les appareils tout cargo qui ne transportent que des marchandises et les appareils mixtes (généralement utilisés pour le transport de passagers mais pouvant accueillir, en plus des passagers, du fret).

2 le dédouanement des marchandises⁴⁷

Le dédouanement s'entend de toute la procédure applicable aux marchandises importées ou exportées afin d'assurer, d'une part, la correcte perception des droits et taxes que l'administration des douanes est chargée de liquider, d'autre part, d'appliquer les diverses mesures réglementaires. L'ensemble des opérations de dédouanement se scinde en quatre aspects principaux à savoir :

- La conduite et la mise en douane.
- L'établissement de la déclaration en détail.
- Le contrôle et la vérification de la marchandise.
- La liquidation et l'acquittement des droits et taxes.

2.1 La conduite et la mise en douane⁴⁸

Toute marchandise importée ou exportée doit être acheminée ou transporter vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanière. C'est au transporteur de conduire la marchandise en douane, en présentant les documents nécessaires ;

Dans le cas de transport maritime c'est le capitaine de navire qui doit déclarer la marchandise transportée par un document appelée « Manifeste de Cargaison » où on trouve le nom et le propriétaire du navire, nature de marchandise et sa destination.

⁴⁵ Idem p 73

⁴⁶ Barbara LYONNET, Marie-Pascale SENKEL, Paris 2015 « La logistique » p 74

⁴⁷ [http:// www. douane. gov.dz](http://www.douane.gov.dz) consulté à 30/05/2023 à 14 :00

⁴⁸ Jean Bastid et j.p.DEMUMIEUX.1976, (LES DOUNES).PRESSES UNIVERSITAIRES DE France. Édit.34 024.Page 94

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- Si c'est le transport aérien, le commandant de l'avion qui est le responsable de faire présenter à la douane le document nécessaire qui est le manifeste de cargaison.
- Dans le cas de transport terrestre, le chauffeur du camion ou le responsable du convoi qui doit présenter la lettre de transport ou la feuille de route au bureau de douane le plus proche.

La mise en douane consiste à identifier et prendre en charge les marchandises qui arrivent sur le territoire national, et les garder sous surveillance jusqu'au dédouanement final selon des modalités qui varient avec le moyen de transport utilisé.

❖ Par voie maritime ⁴⁹

Tous les navires dès qu'il franchit les eaux douanières et quel que soit leur tonnage doit obligatoirement accoster dans un port pourvu d'un bureau de douane, et le service monte à bord et faire présenter les documents du navire, et de visiter les marchandises.

Dans les 24 heures de l'arrivée au port une déclaration sera déposée au bureau de douane. Cette déclaration sert à surveiller les colis au moment du débarquement, lequel n'est d'ailleurs effectuée qu'après autorisation du service et sous sa surveillance.

❖ Par voie aérienne ⁵⁰

Il y a obligation aux aéronefs en provenance de l'étranger d'emprunter les routes aériennes, et se poser uniquement sur les aéroports internationaux, comportant un bureau de douane et de police. Dès l'atterrissage sont présentés avec le carnet de route, le manifeste, la lettre de transport aérien et la liste des passagers. L'aéronef n'est déchargé qu'après autorisation écrite des services des douanes.

❖ Par voie terrestre ⁵¹

La mise en douane s'effectue par la conduite des marchandises dans un bureau ou dans un lieu assigné par le service. Cela signifie que le dédouanement peut s'opérer dans les entreprises importatrices ou exportatrices lorsque le bureau de douane fonctionne en centre régional de dédouanement (CRD). Lorsque le bureau est installé dans une localité de la ligne frontière, les marchandises doivent emprunter la route légale désignée par arrêté préfectoral. Même si la marchandise est aussitôt présentée au dédouanement, elle doit être déclarée d'abord sommairement.

⁴⁹ NAJLJ << commerce international >>, théories, technique et application, édition du renouveau pédagogique INC, 2005, P : 261

⁵⁰ Idem 262

⁵¹ Idem

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

2.2 L'établissement de déclaration en détail

a. Définition de la déclaration en détail

Toutes les marchandises importées, destinées à être exportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte dont les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assiéger aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes de même que les besoins du contrôle douanier⁵²

b. L'objectif de la déclaration en détail

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

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

➤ Les éléments de la déclaration en détail

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

c. Personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail

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

Les documents à joindre en appui :

- ✓ La facture²
- ✓ Tous documents au titre exigé par l'administration douanière pour l'application de la loi et règlement douanière (certificat d'origine, certificat de circulation, autorisation de l'admission temporaire, justification de sortie)
- ✓ Documents nécessaires pour l'application par le service des douanes des lois et règlements particuliers (hygiène, santé publique, contrôle de la qualité)

⁵² « Code des douanes », Article 75, p 63, <https://www.douane.gov.dz> consulté le 25/05/2023 à 09 :00

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- ✓ Les notes détail (liste de colisage)
- ✓ L'attestation d'assurances
- ✓ Les bons de livraison⁵³

d. Personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail

Suivant l'article 78 du code de douane Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail par leurs propriétaires ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenu l'agrément en qualité de commissionnaires en douane. Lorsqu'aucun commissionnaire en douane n'est représenté auprès d'un bureau de douanes frontalier, le transporteur peut, à défaut du propriétaire, accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte⁵⁴.

e. Conditions d'établissement de la déclaration en détail

Les déclarations en détail doivent être faites par écrit. Elles doivent contenir toutes les indications nécessaires pour l'application des mesures douanières et pour l'établissement des statistiques de douane. Elles doivent être signées par le déclarant. Le Directeur Général des Douanes, avec possibilité de subdélégation détermine la forme des déclarations, les énonciations qu'elles doivent contenir et les documents qui doivent y être annexés. Il peut autoriser, dans certains cas, le remplacement de la déclaration écrite par une déclaration verbale⁵⁵.

2.3 La vérification de la marchandise ⁵⁶

L'article 92 du code douanier, algérien stimule que « les services des douanes ne procèdent à la vérification des marchandises que quand ils l'estiment utile, cette L'espèce tarifaire des marchandises

- La valeur déclarée comme élément d'assiette.
- L'origine des marchandises.
- La quantité (poids volumes, quantité de marchandises).

2.4 La liquidation et acquittement des droits et taxes

Les résultats de la vérification et le cas échéant, les décisions prises après avis de la commission de la nomenclature et du tarif de douanes, déterminent les droits, taxes et pénalités éventuellement exigibles.

⁵³ Idem. Page 63

⁵⁴ « Code des douanes », Article 78, p63, <https://www.douane.gov.dz> consulté le 25/05/2023 à 09 :00

⁵⁵ Article 82 code de douane algérien (procédures de dédouanement en Algérie)

⁵⁶ « Code des douanes », Article 92, <https://www.douane.gov.dz> consulté le 25/05/2023 à 10 :00

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Lorsque la déclaration est admise pour conforme sans visite par les agents des douanes, les droits, taxes et pénalités éventuellement exigibles sont exigibles et appliqués suivant les énonciations de la déclaration.

Les droits et taxes sont liquidés sur la base des taux en tarifs en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail. En cas d'abaissement du de taux des droits de douanes le déclarant peut, lorsque l'autorisation d'enlever les marchandises n'a pas encore été donnée par les agents des douanes, demander le bénéfice du nouveau taux plus favorable⁵⁷.

2.5 Enlèvement des marchandises

L'autorisation d'enlèvement des marchandises ne peut être donnée par l'administration des douanes qu'après que les droits et taxes dus ayant été préalablement payés, consignés ou garantis. Dès l'obtention de la main levée des marchandises, le déclarant doit procéder à leur enlèvement, sauf délai spécialement accordé par l'administration des douanes. Les marchandises non enlevées dans les délais visés à l'alinéa précédent, sont conduites dans les magasins de dépôt dont elles suivent le régime. L'administration des douanes peut autoriser l'enlèvement des marchandises importées par les administrations publiques et les organismes publics, les entreprises socialistes ou pour leur compte avant le paiement des droits et taxes, sous réserve que l'importateur fournisse à l'administration des douanes un engagement de régler les droits et taxes exigibles dans un délai n'excédant pas trois, dépasser le délai l'administration des douanes est autorisée à émettre un titre de perception exécutoire sur le compte bancaire, le compte courant postal ou le compte du trésor, ou ouvert au nom du redevable concerné⁵⁸.

En conclusion, les procédures douanières à l'importation sont un élément incontournable du commerce international. Elles assurent la légalité, la régulation et la sécurité des échanges transfrontaliers, tout en facilitant la circulation des biens entre les pays. Une gestion efficace de ces procédures est cruciale pour promouvoir un commerce international fluide et équitable.

⁵⁷ BOUCHENE/ ZAKARIA et DAOUDI Sélami (CODE DES DOUANES). Fait à Alger, le 21 juillet 1979, Chadli bendjedid. Edition -1991.page 36

⁵⁸ Idem. Page 37

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Section 03 : les procédures douanières à l'exportation

Les procédures d'exportation sont les étapes nécessaires pour envoyer des biens depuis un pays vers un autre. Elles comprennent généralement la préparation des documents d'exportation, la conformité aux réglementations locales et internationales, ainsi que la gestion des formalités douanières. Ces procédures sont essentielles pour garantir une exportation légale et sans heurts de produits vers d'autres marchés.

1 Définitions essentielles

- **Le dédouanement:** c'est « l'accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier »; (**Les formalités douanières:** « l'ensemble des opérations qui doivent être effectuées par les intéressés et par la douane pour satisfaire à la législation douanière » Convention de KYOTO
- **Liquidation des droits et taxes :** « Détermination du montant des droits et taxes à percevoir » Convention de KYOTO
- **Vérification:** Les 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 sur les documents (article 5g du Code des Douanes)
- **Vérification des marchandises:** « l'opération par laquelle la douane procède à l'examen physique des marchandises afin de s'assurer que leur nature, leur origine, leur état, leur quantité et leur valeur sont conformes aux données de la déclaration de marchandises » Convention de KYOTO
- **Marchandises en libre circulation:** « les marchandises dont il peut être disposé sans restriction du point de vue de la douane » C. KYOTO
- **Exportation à titre définitif:** « le régime douanier applicable aux marchandises en libre circulation qui quittent le territoire douanier et qui sont destinées à demeurer définitivement en dehors de celui-ci »⁵⁹ C.KYOTO
- **Déclarant**⁶⁰: Le déclarant est la personne qui signe la déclaration en douane. Cette personne peut être : le propriétaire des marchandises, le commissionnaire en douane, le transporteur des marchandises

⁵⁹Définition selon la convention de KYOTO sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, <https://www.wcoomd.org> consulté le 26/05/2023 à 09 :00

⁶⁰« Code des douanes », Article 5j, <https://www.douane.gov.dz> consulté le 26/05/2023 à 09 :00

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- **Les prohibitions⁶¹** : Interdictions et Restrictions à l'importation ou à l'exportation, ou formalités particulières préalables auxquelles est subordonné le dédouanement.

2 Les formalités préliminaires au dédouanement ⁶²

2.1 L'obligation de conduite en douane des marchandises

L'obligation de conduite en douane des marchandises destinées à l'exportation en vue de subir le contrôle douanier est instituée par l'article 51 du Code des douanes. Ces marchandises devant emprunter les zones limitrophes aux limites frontalières terrestres ou maritimes, et compte-tenu des risques élevés de contrebande, la législation douanière a institué des règles spéciales de détention et de circulation dans ces zones, afin de donner à la douane les moyens juridiques nécessaires pour obliger les transporteurs et les détenteurs à conduire leurs marchandises aux bureaux de douane d'une part, et pour faciliter la lutte contre la contrebande d'autre part. Ces zones sont intégrées dans le rayon des douanes.

2.2 Les formalités postérieures au dédouanement à l'exportation

A l'exportation le transporteur n'est pas astreint à l'obligation de la Déclaration sommaire, ni aux règles de la conduite et de la mise en douane dans le rayon douanier terrestre, si les formalités de dédouanement sont accomplies auprès d'un bureau de douane intérieur (non frontalier). Dans ce cas, la Déclaration en détail et le scellement douanier du moyen de transport feront office d'autorisation de circuler jusqu'au bureau de sortie.

Les marchandises qui ne sont pas visées par l'autorisation de circuler (art 220 à 225 bis du CD) et qui sont en libre circulation, peuvent être conduites librement à tout bureau de sortie, pour y être déclarées en détail à l'exportation définitive (la réexportation est tributaire de l'apurement du régime précédent).

✓ Transport maritime et aérien art 66/112 /113

Autorisation ou visa de mise à quai du service des douanes et de l'entreprise portuaire ou aéroportuaire, Dépôt déclaration en détail (circuit).

Après dédouanement pour l'exportation ou la réexportation, les marchandises sont :

- Soit embarquées immédiatement pour expédition (document transport, bon d'embarquement signé par le vérificateur et visé par la brigade commerciale).

⁶¹Article 21 du code des douanes et Ord.03.04 du 19.7.2003

⁶²Documents remis par la direction des douanes -Alger-

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

- Soit placées en MADT (sous couvert de la Déclaration en Détail) en attendant leur expédition.
 - ✓ **Transport terrestre** articles 66/112 /113
- Acheminement des marchandises vers le bureau de sortie sous couvert de la Déclaration en détail et du scellement douanier du moyen de transport (valant **autorisation de circuler**) en empruntant la route légale (si dédouanement par un bureau intérieur).
- Acheminement des marchandises en libre circulation et non astreintes à l'autorisation de circuler, accompagnée des documents justificatifs de détention (Factures d'achat, dossier Dédouanement préparé, autres) en empruntant la route légale vers le bureau de sortie où sera déposée la déclaration en détail d'exportation définitive.

2.3 L'établissement de la déclaration en détail

Cette opération consiste à renseigner la déclaration en détail pour toutes les marchandises importées ou exportées, même si elles sont exemptées des droits et taxes. L'article 75 du code des douanes définit le caractère obligatoire de cette opération.

Cette opération permet de contrôler des marchandises, de déterminer le régime douanier de fournir les indications utiles au calcul des droits et taxes, d'appliquer les mesures de prohibition le cas échéant et de constituer la base statistique du commerce extérieur.

Les articles 66 et 76 du code des douanes fixent le délai légal maximum à 15 jours, à partir de la date de l'arrivée dans l'aire de dédouanement. Quel que soit le régime douanier assigné à la marchandise mise sous douane, le service des douanes dispose d'un modèle unique d'imprimé. La déclaration doit être rédigée lisiblement sur des imprimés conformes aux modèles officiels établis par la Direction générale des douanes. La déclaration établie et signée du déclarant peut, en cas de besoin, être complétée par la signature de la caution.

La déclaration établie par le déclarant soit, obligatoirement, contenir tous les éléments d'identification nécessaires pour la liquidation des droits et taxes, l'application de la réglementation douanière et l'établissement des statistiques douanières, quel que soit le régime douanier assigné à la marchandise et ce, conformément à l'article 82 du code des douanes.

3 Présentation des procédures douanières à l'exportation ⁶³

3.1 Procédures avant l'entrée au port

❖ Première étape : établissement du bon de mise à quai

Après l'accomplissement des formalités du commerce extérieur (domiciliation du titre d'exportation) et la réservation de l'unité de charge auprès d'un transporteur maritime qui coordonne avec le consignataire du navire, en vue d'établir un bon de mise à quai qui sera envoyé à l'exportateur et aux différents intervenants au port électroniquement via la plateforme TTN.

❖ Deuxième étape : établissement de la déclaration en détail d'export (DDM)

L'exportateur ou son représentant procède au chargement des éléments d'information de sa déclaration en détail d'export au système SINDA et sa validation via le réseau TTN.

❖ Troisième étape : dépôt de la déclaration en détail

L'exportateur ou son représentant doit déposer la déclaration au bureau de douane dès l'arrivée de la marchandise au bureau des douanes ou dans les lieux désignés par le service des douanes ou si les marchandises sont arrivées avant l'ouverture du bureau dès cette ouverture.

Après vérification de la recevabilité de la déclaration par les services des douanes, le système SINDA procède à l'affectation automatique de la déclaration sur la base du système de sélectivité à un couloir (vert, orange, rouge).

-Couloir vert : émission systématique de BAE (bon à embarquement)

-Couloir orange : contrôle documentaire de la déclaration

-Couloir rouge : contrôle physique de la marchandise (inspection physique)

❖ Quatrième étape : étude et liquidation de la DDM

Pour les déclarations affectées au couloir orange et en cas de concordance entre ce qui a été déclaré et les documents joints à la déclaration, un message est adressé par l'inspecteur liquidateur «admis pour conforme » et le BAE peut être délivré à l'exportateur après paiement des droits et taxes exigibles.

⁶³www.douane.gov.dz consulté le 30/05/2023 à 09 :00

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

3.2 Procédures à l'entrée au port

❖ Première étape : présentation du dossier d'export à la porte d'entrée

A l'entrée du port, l'exportateur ou son représentant présente aux services des douanes le dossier d'export constitué par les documents suivants :

- Le BAE portant mentions et visas des services des douanes.
- Le bon de mise à quai validé par la STAM.
- Copie de la déclaration d'export.
- Copie de la facture d'export.
- Tout autre document utile à l'opération d'export.

❖ Deuxième étape : vérification sommaire à la porte d'entrée

Le service des douanes procède à la vérification des éléments suivants :

- Le numéro de l'unité de charge (remorque, conteneur).
- Le permis de circulation du moyen de transport étranger.
- L'état du plomb et du GPRS le cas échéant.
- La présence de l'agent chargé de l'escorte (si l'exportation a été effectuée avec escorte)
- L'état général du moyen de transport et de l'unité de charge.

3.3 Procédures après l'entrée du port

❖ Première étape : pesage

Après l'entrée au port, l'exportateur ou son représentant procède éventuellement au pesage de la marchandise déclarée à l'export sous le contrôle du service des douanes.

❖ Deuxième étape : scanner

Toute marchandise destinée à l'exportation est soumise obligatoirement à l'examen du scanner à l'exception de quelques produits sensibles tels que les animaux vivants et les œufs à couver.

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

❖ Troisième étape : accord d'embarquement

L'exportateur ou son représentant, doit présenter le dossier d'export au service d'embarquement qui comprend les documents suivants :

- Le BAE portant les visas et les mentions nécessaires.
- Copie de la facture.
- Copie de la déclaration d'exportation.
- Le bon de mise à quai.
- Le don de pesage.
- Tout autre document relatif aux réglementations particulières s'il y a lieu (contrôle technique, contrôle phytosanitaire...etc.)

❖ Quatrième étape : établissement du manifeste d'export

A la fin des opérations d'embarquement, le consignateur de navire procède à l'établissement de la liste définitive des unités de charges réellement embarquées. Cette liste constitue la manifeste cargaison provisoire.

Le manifeste de cargaison provisoire sera transmis à la cellule d'embarquement joint d'un état différentielle par rapport à la liste d'embarquement prévisionnelle transmise auparavant et ce pour approbation et autorisation du départ du navire.

Une copie de ce manifeste sera adressée au capitaine du navire et à l'office de la marine marchande et des ports (OMMP).

❖ Cinquième étape : visa d'embarquement

A l'issue du manifeste définitif, le service de douane procède à la délivrance des visas d'embarquement des marchandises suite à une demande écrite de la part de l'exportateur ou son représentant

En conclusion, les procédures douanières à l'exportation sont des démarches indispensables pour assurer une expédition légale et réussie de biens vers d'autres marchés. Elles garantissent la conformité aux réglementations, facilite les échanges internationales et contribuent à la prospérité économique en favorisant l'ouverture vers de nouveaux horizons commerciaux.

Chapitre II: La douane et son rôle dans le commerce international

Conclusion

Les procédures douanières et le dédouanement couvrent les formalités de conduite sous douane et le placement sous un régime douaniers à l'importation et à l'exportation des marchandises.

La déclaration en détail joue un rôle dans les procédures de dédouanement quel que soit dans la vérification des marchandises ou bien la liquidation et l'acquittement des droits et des taxes ou l'enlèvement des marchandises.

La douane en tant qu'institution gouvernementale l'état contribue à la réussite des opérations d'importation, alors toutes les marchandises, avant leurs entrée sont obligés à suivre ces différents procédures.

**Chapitre III : le
dédouanement d'un
conteneur importé au port
d'Alger**

Introduction

Pour notre cas pratique, on a choisi le port d'Alger plus exactement l'EPAL (l'entreprise portuaire d'Alger) qui illumine notre thème puisque les opérations import/export se passent à ce niveau.

Dans ce chapitre, il s'agit de présenter dans un premier lieu le port d'Alger, l'EPAL et ses missions, ensuite la présentation de la conteneurisation et la présentation de notre enquête, et pour finir on fera une étude sur le dédouanement d'un conteneur à l'importation.

Dans ce chapitre nous allons expliquer une opération de dédouanement à l'importation depuis son arrivée au port jusqu'à sa sortie.

Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil

Dans cette partie nous allons voir en premier lieu l'historique du port, puis la présentation de l'EPAL, ses missions et son organisation, puis en dernier lieu on a présenté la DTC.

1 Historique du Port

Les origines lointaines d'El djazair remonteraient au IX^e siècle avant J.C ; ce fut d'abord Icosium (île de mouettes) à l'époque de l'établissement des phéniciens à Carthage et ensuite Icosium pour les romains.

A l'origine, le port d'Alger était considéré comme un des principaux bastions de défense durant la guerre du Reconquista, mais aussi un point stratégique dans les relations commerciales de l'Espagne avec les pays du bassin méditerranéen.

Dès la fin du IX^e siècle Bologhine Ibnou Ziri y fonda la cité El djazair, dont la capitale Algérienne tire son nom.

Les véritables annales d'El djazair ne commencent qu'au XVI^e siècle. Elle, qui était occupée par les espagnols, fut évacuée par ces derniers qui furent vaincus par les turcs ottomans appelés à la rescousse par les habitants de la ville.

Les espagnols gardèrent en leur possession le fort « le penon » situé sur un îlot rocheux dont il n'en furent chassés qu'en 1529.

La première construction maritime qui fit d'El djazair un véritable port date de 1529. Le Dey Kheir Eddine relia « le penon » à la ville au moyen d'une jetée et construisit une mole en prolongement de l'îlot de façon à constituer un abri pour les navires par gros temps.

En 1930, au moment de l'invasion coloniale française, le port offrait une superficie de trois hectares 50 ares avec une passe de 130 mètres de large au sud.

La construction du bassin du vieux port date aux années 1830 ; il comprenait la jetée nord, l'actuelle grande jetée Kheir Eddine, la jetée du sud dite du large, la rampe reliant les quais à la ville, deux formes de radoub, la gare et les voies ferrées qui furent achevées en 1865.

-De 1870 à 1914 fut la construction du bassin de l'Agha.

-La construction du bassin Mustapha qui est séparé du bassin de l'Agha par la grande mole Bologhine et par une passe de 100 mètres a été réalisée entre 1914 et 1953.

-La construction de la gare maritime à la mole EL DJAZAIRE fut entre 1950 et 1953.

-Construction de la mole de SKIKDA entre 1961 et 1963.

-Le remblayage de la darse de Calvi et la réalisation d'un appontement en duc d'Alb ont été réalisés de 1987 à 1988.

Chapitre III: le dédouanement d'un conteneur importé au port d'Alger

-La construction du terminal à conteneurs à été réalisé entre 1994 et 1998 avec une superficie de 17 ,5 ha et d'une capacité de plus de 250.000 EVP/an.

La ville d'Alger est appelée dans les prochaines années à prendre une place de plus en plus importante et cela grâce à son port. En effet, des prévisions indiquent près de 5 millions de tonnes conteneurisées pour environ 792.000 équivalant 20 pieds transiteront par le port d'Alger en 2010.

2 Présentation de l'Entreprise portuaire d'Alger « EPAL »

Issu de la restructuration du système portuaire nationale de 1982, l'EPAL est passée de l'autonomie en 1989 sous la forme d'une entreprise publique économique ayant un statut d'une société par action dont le portefeuille est détenu aujourd'hui par SOGEPOR (société de gestion des participations des ports).

En plus de la mission d'autorité portuaire, L'EPAL exerce conformément à ces statuts des activités à caractère commerciale (Décret 82-286).

En d'autre terme elle est chargée non seulement de la gestion et de l'exploitation des infra structure portuaire mais aussi des opérations commerciales relative au traitement des navires transitant dans l'enceinte portuaire.

2.1 Missions de l'EPAL

L'EPAL à des missions qui se définissent comme suit :

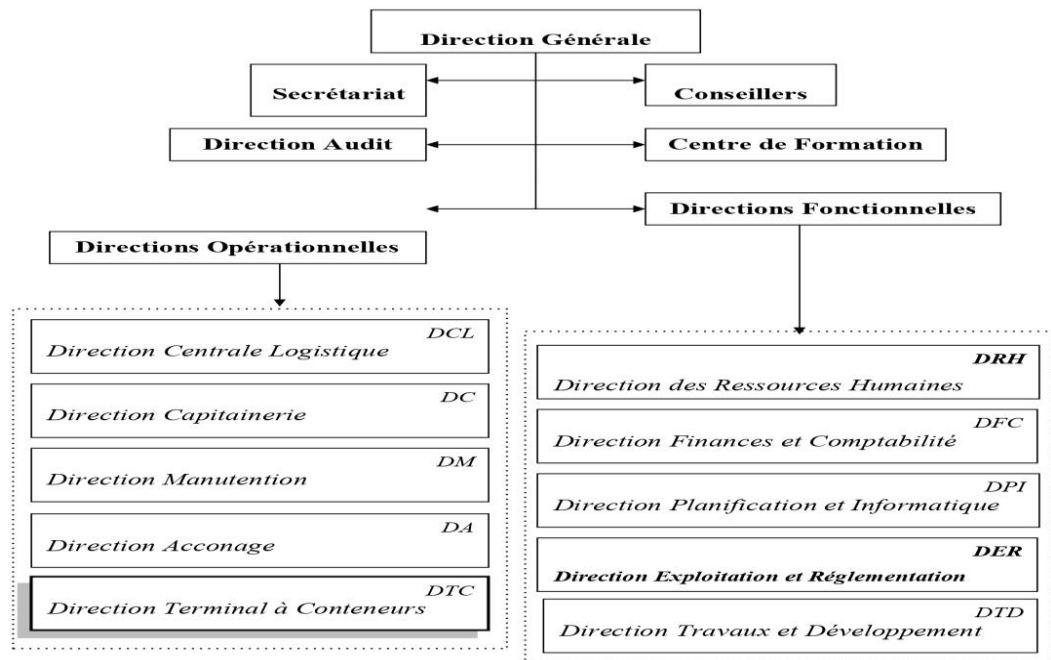
- La protection de l'environnement.
- L'exécution des travaux d'entretien et d'aménagement.
- La sécurité du domaine portuaire.
- L'exploitation des installations portuaires.
- L'élaboration de programme de travaux d'entretien et de création d'infrastructures portuaires telle que les bassins, les quais, les magasins, les terres plein et les installations portuaires.

2.2 Organisation de l'entreprise portuaire d'Alger « EPAL »

L'EPAL est dotée d'un conseil d'administration qui désigne le président directeur général de l'entreprise, lequel est assisté de deux directeurs généraux adjoints (l'un opérationnel et l'autre fonctionnel) et de dix directeurs centraux.

Les directions centrales sont partagées en direction fonctionnelle et direction opérationnelle.

Schéma 2 : Organigramme de l'EPAL



Source : document interne de l'EPAL

3 La présentation de la direction à conteneurs

La Direction Terminal à Conteneurs dont le siège est au niveau de la zone sud, couvre un grand Terminal et cinq parcs pour l'entreposage des conteneurs.

Hormis le secrétariat la DTC comprend deux services :

- ✓ Le premier : personnel et paie
- ✓ Le second : moyens généraux

Un Département Suivi des Opérations qui comprend une cellule statistique et une autre de contrôle facturation.

3.1 Missions et activités de la DTC

La Direction Terminal à Conteneurs s'occupe de :

- ✓ La gestion et l'exploitation du Terminal à Conteneurs
- ✓ La programmation des escales des navires à l'import et à l'export
- ✓ Les opérations de réception des conteneurs contradictoirement avec le bord au débarquement et avec le chargeur (ou leur représentant) à l'export.
- ✓ Pointage des conteneurs en conteneurs en nombre sur la feuille d'inter charge à l'embarquement et au débarquement

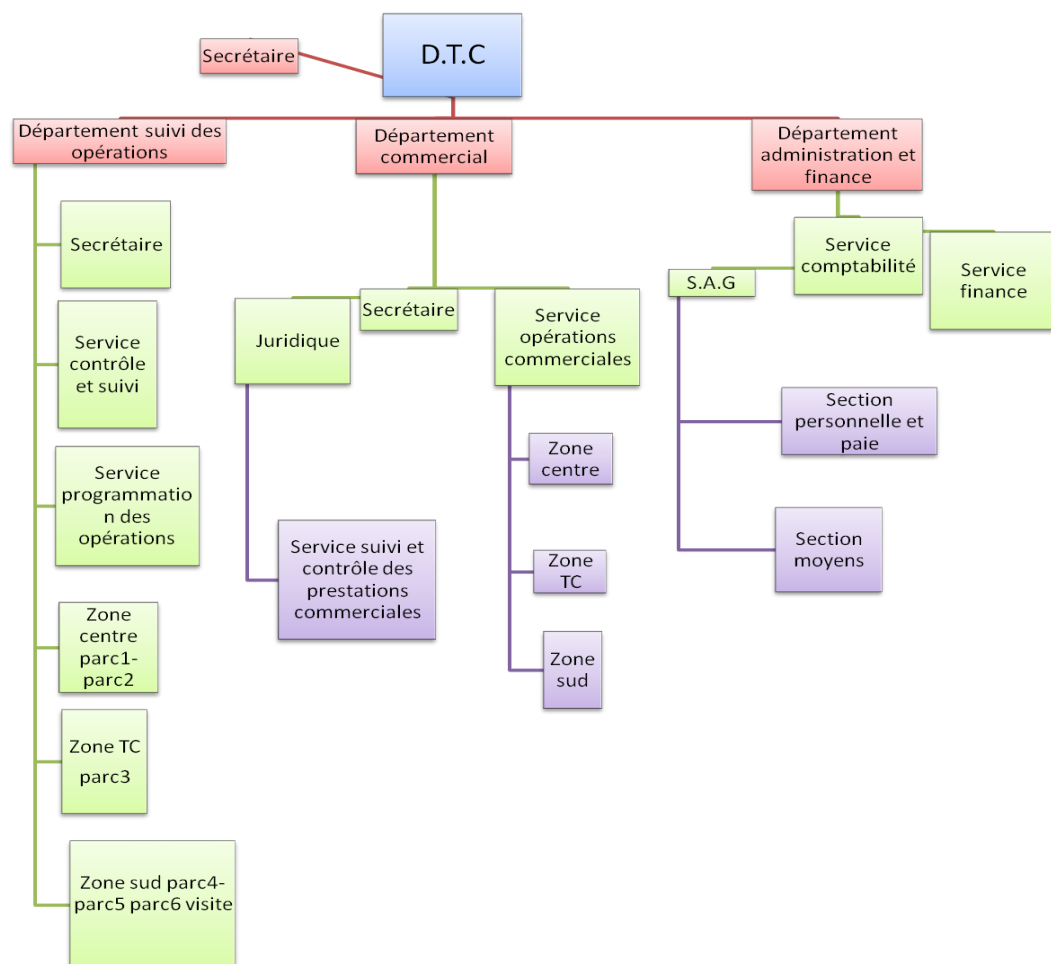
Chapitre III: le dédouanement d'un conteneur importé au port d'Alger

- ✓ La reconnaissance physique de l'état extérieur des conteneurs par le biais de la feuille d'inter charge à l'embarquement et au débarquement.
- ✓ Les opérations de transport des conteneurs depuis le tablier de quai jusqu'à la zone d'entreposage correspondante sur le terminal.
- ✓ La garde et la prévention des conteneurs en attente de leurs enlèvements par les destinataires à l'import et de leurs embarquements sur navires.
- ✓ Les opérations de livraison des conteneurs à leurs destinataires (ou leur représentant) à l'import, d'approche et de mise à quai pour leurs embarquements à l'export.
- ✓ Suivi informatique de toutes ces opérations

La facturation de l'ensemble des prestations fournies par la Direction.

3.2 Organisation de la DTC « direction terminal à conteneurs »

Schéma 3 : l'organisation de la DTC



Source : document interne de l'entreprise portuaire d'Alger

4 Présentation des conteneurs

4.1 Définition

Le bureau international des containers (BIC) définit le conteneur comme un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

Le conteneur présente un certain nombre d'avantages qui sont les suivants

- Le conteneur a un caractère permanent et est de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répète.
- Il a été fabriqué de façon à ce que son remplissage soit plus facile.
- Muni de dispositifs, le conteneur est plus facile à manipuler et notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre.

4.2 La classification des conteneurs

Les conteneurs se distinguent en cinq catégories :

1) Le conteneur pour marchandises diverses

C'est un conteneur totalement fermé et étanche ayant un toit des parois latérales et d'extrémité rigide, et un planché il peut transporter des produits de toutes sortes.

2) Le conteneur thermique

C'est un conteneur avec des parois, un planché et une porte qui diminue la température par rapport à l'extérieur car il est conçu spécialement pour la marchandise périssable. Il existe plusieurs types comme : **Le conteneur isotherme** (Il ne contient pas d'appareil pour le refroidissement ou le chauffage), **le conteneur réfrigéré** (Ce type de conteneur est réfrigéré soit grâce à un appareil réfrigérant ou bien à l'aide de neige carbonique, la glace ou le gaz liquéfié), et **le conteneur chauffe** (C'est un conteneur chauffe a l'aide d'un dispositif producteur de chaleur).

3) Le conteneur citerne

Il s'agit d'une citerne fixée à l'intérieur d'un conteneur, et est utilisée pour le transport des gaz comprime et des vrac liquides.

4) Le conteneur pour vrac sec

Il sert au chargement et déchargement gravitaire, par pression des grains ou des marchandises en vrac.

5) Le conteneur plat forme

Il s'agit d'une plate-forme de chargement, sans aucune superstructure, il est spécialisé pour le transport des engins de travaux publics et des machines industrielles.

5 Numérotation et marquage des conteneurs

Tous les conteneurs doivent être numérotés grâce à un système qui comprend les trois groupes de chiffres et de lettres figurant sur la porte du conteneur. Ils doivent avoir :

❖ Le code du propriétaire

Il est composé de 4 lettres majuscules de l'alphabet latin.

❖ Le numéro de série

Il est composé de 6 chiffres choisis par le propriétaire

❖ Le chiffre d'autocontrôle

Permet de vérifier l'exactitude du code du propriétaire et le numéro de série.

❖ Le code du pays

Il est indiqué sous le numéro du conteneur .Il s'agit de deux ou trois lettres.

Exemple pour l'Algérie : DZ OU DZX

❖ Le code de dimension

Constitué de quatre chiffres, il suit le code du pays.

Les deux premiers chiffres indiquent la dimension, et les deux suivent le type du conteneur.

Exemple : DZX 2200

Pour conclure, l'EPAL occupe un rôle vitale dans le bon fonctionnement dans le port d'Alger, favorisant le commerce international et garantissant la sécurité des opérations portuaires.

Section 2 : présentation de la méthodologie de recherche

1 Approche de la recherche

Il existe trois approches de recherche : approche qualitative, quantitative et mixte.

a. Approche qualitative ⁶⁴

C'est une méthode ouverte, non directive de recueil des données à caractère intensif utilisé généralement pour répondre aux questions de type pourquoi ? Comment ? Pour obtenir des idées sur le sujet traité ou former des hypothèses en interrogeant des personnes.

b. Approche quantitative ⁶⁵

La recherche quantitative repose sur la collecte et la mise en rapport d'informations et de faits qui peuvent être quantifiés et mesurés ou de faits sociaux qui peuvent être convertis en chiffres, statistiques et données graphiques. Ce type de recherche est basé sur la mesure des opinions à travers une enquête, un questionnaire ou bien la mesure du comportement par l'observation et la collecte d'informations enregistrées. La recherche quantitative est particulièrement importante pour les études démographiques ou les études liées au vote et au comportement politique ou social en général.

c. Approche mixte ⁶⁶

Elle fait référence à la combinaison entre les deux approches qualitatives et quantitatives permettant de mieux comprendre et répondre au thème de la recherche.

Ainsi, nous avons choisi l'approche qualitative qui nous permet de comprendre les procédures douanières et une stratégie d'étude de cas pour comprendre mieux la thématique.

2 La stratégie de recherche

Il s'agit d'une étude de cas c'est une méthode utilisée avec l'approche qualitative, permettant de collecter des données par l'analyse et la compréhension des caractéristiques du phénomène à étudier afin de mieux le cerner.

L'étude de cas est caractérisé par⁶⁷

- Une étude approfondie d'une situation, un événement ou un cas spécifique.
- Moins coûteux et plus simple sur le plan logistique, car il ne nécessite pas de populations ou de conditions de laboratoire importantes.

⁶⁴ Article « Etude qualitative : définition, avantages et méthodes » <https://hubspot.fr> consulté le 15/07/ 2023 à 18h

⁶⁵ Article « Etude qualitative : définition, technique, avantages et méthode » <http://hubspot.fr> consulté le 10/07/2023 à 12 :00

⁶⁶ Article « Méthode mixtes –Comprendre la recherche » <https://comprendrelarecherche.github.io> consulté le 15/07/2023 à 18h

⁶⁷ Document « Caractéristiques de l'étude de cas, méthodologie et exemple-th panorama » consulté le 15/07/2023 à 19 :43 [http : //www.scribbr.fr/methodologie/etude de cas/](http://www.scribbr.fr/methodologie/etude-de-cas/)

- Aide à établir les premières hypothèses pour faciliter les enquêtes futures.
- Permet de tirer d'avantage de conclusion grâce à l'étude profonde.

3 justification du choix du Port d'Alger

Le choix du port d'Alger auto repose sur les raisons suivantes

- Parce qu'il exerce des opérations d'importation, effectue les procédures de dédouanement qui est notre objectif
- Observer de plus près comment se déroule l'opération qui fait référence à notre thème de mémoire

4 Collecte de données

Durant notre stage on a fait appel à l'observation sur site et l'entretien :

- ❖ **Définition du guide de l'entretien** est un guide générale visant référencer les principales thématiques à aborder et les questions à poser aux acteurs .Il regroupe les questions à poser ou les thèmes à évoquer lors d'un entretien de recherche (directif, non directif ou libre)
- ❖ **Les caractéristiques du guide de l'entretien** ⁶⁸

Le guide d'entretien peut prendre la forme d'une succession de questions inscrites dans un document ;

Pour plus d'efficacité, cela être décrit sous forme de tableau, une colonne est réservée aux sujet généraux et l'autre colonne est dédiée aux questions ;

Les guides d'entretien ordonnent souvent les questions en utilisant une technique de sablier, des questions les plus généraux aux questions aux plus spécifiques.

5 Méthode d'analyse des données

- ❖ **Analyse du contenu** ⁶⁹

C'est une technique de traitement des données. Il s'agit de classifier et dénombrer et caractériser les éléments qui constituaient la signification de la taxe, d'un discours qui permet un prélèvement quantitatif ou qualitatif.

I Les caractéristiques

- Les données sont détaillées.
- Les données sont actuelles.
- Les informations sont disponibles à temps, ajouter une source.

⁶⁸ Article << Guide d'entretien –définition Marketing méthodologie>> Consulté le 24 /07/2023 à 19 :20

⁶⁹< Le financement du commerce extérieur par le crédit documentaire >. N.SLIMANI.F. TAKABACHET 2021, Mémoire Mouloud MAMMERI

Section03 : le dédouanement d'un conteneur à l'importation au port d'Alger

Notre étude se fera sur le dédouanement d'un conteneur de « POLY ALUMINIUM CHLORIDE », importé par la SPA EL FATH (ZONE INDUSTRIELLE COMMUNE DE BARIKA GROUPE 34 LOT N° 1 BATNA ALGERIE) au port d'Alger, plus précisément chez l'EPAL.

La société a importé un conteneur qui contient 1760 colis, qui pèse 44176 kg et qui lui a coûté 82383,85 USD et avec les frais de TVA qui lui a coûté 15257USD, ça lui fait un total de 97640,85USD.

I Analyse des réponses obtenues via le guide de l'entretien

| Questions | Réponses |
|--|---|
| 1. Que signifie la douane pour vous ? | ➤ Ils sont les protecteurs de l'économie du pays. |
| 2. La douane devrait remplir quel rôle d'après vous ? | ➤ Ils contrôlent les marchandises que ça soit dans les importations ou les exportations. |
| 3. Est-ce-que vous voyez que la douane fait son travail comme il faut ? | ➤ Oui bien sûr. |
| 4. Connaissez-vous les réglementations douanières ? | ➤ Pas tellement quelques-unes. |
| 5. Est-ce-que ça arrive de faire un retard pour le dédouanement ? | ➤ Oui, des fois quand y a un retard dû à la marchandise ou bien quand y a un manque de documents. |
| 6. Qui garantit la sécurisation des marchandises ? | ➤ C'est soit nous l'EPAL ou bien Djazair port Word (DPWord) |
| 7. Que pensez-vous du temps que prennent les procédures de dédouanement ? | ➤ Normalement le temps que doit prendre la procédure en théorie est 3 jours, mais sur le terrain y a une grande différence. |
| 8. Quels sont les acteurs responsables pour le dédouanement d'un conteneur importé ? | ➤ La compagnie maritime. ➤ La douane. ➤ L'importateur ou le transitaire. |

Chapitre III: le dédouanement d'un continuer importé au port d'Alger

| | |
|---|---|
| 9. Quels sont les documents nécessaires ? | <ul style="list-style-type: none">➤ La facture commerciale.➤ Certificat d'origine (quand c'est avec les pays arabes) ou EUR1 (quand c'est avec les pays européens).➤ BL (bill of loading).➤ Avis d'arrivé.➤ Registre de commerce.➤ La carte NIF. |
| 10. Est-ce-que c'est la même procédure pour toutes les marchandises (conteneurs, vrac ...)? | <ul style="list-style-type: none">➤ Oui c'est la même. |
| 11. Est-ce-que la procédure c'est la même à l'importation et à l'exportation ? | <ul style="list-style-type: none">➤ Non, ce n'est pas la même. |
| 12. C'est quoi votre relation avec la douane ? | <ul style="list-style-type: none">➤ On a une relation directe avec la douane puisque on travaille ensemble. |
| 13. Est-ce-que toutes les marchandises passent par l'étape du scanner ? | <ul style="list-style-type: none">➤ Y a des marchandises qui ne passent pas par le scanner comme les œufs et les animaux, sinon tout le reste y passe même les dons que fait le pays. |
| 14. Est-ce-que même à l'exportation on a besoin d'un bon à délivrer ? | <ul style="list-style-type: none">➤ Non, quand c'est l'exportation on a à faire avec la mise à quai. |

L'EPAL est une entreprise qui veille sur la sécurité marchandise importée ou exportée, certes elle travaille en harmonie avec la douane qui son rôle est garder la sécurité des marchandises et la sécurité nationale, mais on a constaté que chacune d'elles travaille solo.

II La présentation de l'opération de dédouanement

L'opération de dédouanement a été répartir en trois étapes

1) Première étape : avant l'arrivée du navire au port

Le navire a été embarqué le 16/07/2023 à 10h05min de PIRAEUS (Grèce) dans le navire UNI ASSURE et doit arriver au port d'Alger le 17/07/2023.

A la fin des opérations de chargement des marchandises au port de départ (PIRAEUS), le transporteur maritime doit émettre un avis au consignataire du navire, ce dernier est tenu de :

- Adresser à l'autorité portuaire un préavis indiquant la date et l'heure estimées pour l'arrivée du navire au port d'Alger, puis elle lui affecte un numéro d'escale au navire.
- Établir le manifeste anticipé et l'enregistrer électroniquement.
- Transmettre à la société un préavis d'arrivée de la marchandise.

2) Deuxième étape : à l'arrivée du navire

2.1 Le déroulement de l'opération

- Dès l'arrivée du navire sur l'escale prévue, l'autorité portuaire est tenue de confirmer la date et l'heure d'arrivée électroniquement.
- Le consignataire du navire est tenu d'adresser l'avis d'arrivée à la société ou son représentant.
- L'entrepreneur de manutention procède au déchargement du navire, une fois terminé il est tenu de transmettre au consignataire du navire un flux « fin de déchargement ».

Une fois le manifeste est validé et transmis à la douane, l'importateur peut valider la déclaration en détail. Après le traitement de la déclaration en détail, elle a été effectuée au couloir vert puisqu'il n'y avait pas d'anomalies.

2.2 Les documents à avoir

- La facture commerciale (N° 610)
- La lettre de transport BL (N° 648)
- L'avis d'arrivée (N° 650)
- Le registre de commerce (N° 620)
- La carte NIF « numéro d'identification fiscale » (N° 655)
- La D10.

2.3 La vérification de la marchandise

Après la déclaration vient la visite de la marchandise, pour programmer la visite ; la société doit déposer le D10 et le bon à délivrer à la compagnie maritime pour fixer une date de la visite qui se fait avec la présence de :

- La douane.
- Le ministère du commerce (la DCP)
- Le service phytosanitaire.

3) Troisième étape : l'enlèvement

Après avoir fait la procédure, le représentant de la société passe au service facturation pour payer les frais nécessaires et établir un bon de chargement (qu'il va présenter lorsqu'il chargera sa marchandise dans le port) et le bon de sortie (qu'il va présenter à la sortie du port).

En arrivant à la porte de sortie le représentant de la société EL FATH présente le dossier composé de :

- Le bon à enlever portant tous les visas nécessaires.
- Une copie de la DDM.
- Un imprimé du bon de sortie.
- Le bon de pesage.

Après la vérification du dossier, la marchandise est autorisée de sortir du port.

Conclusion

Après avoir étudié notre cas pratique sur le dédouanement d'un conteneur à l'importation, il est clair que ce processus est complexe et nécessite une gestion méticuleuse afin de garantir un dédouanement réussi.

Ainsi, les entreprises devraient s'assurer que tous les documents nécessaires sont organisés et que les marchandises sont correctement étiquetées et conformes aux réglementations douanières.

L'opération d'importation faite par la SPA EL FATH est réalisée avec succès grâce au suivi d'une logique de travail bien affinée par laquelle le service des achats travaille en collaboration avec la douane et le port qui s'occupent du dédouanement du conteneur dès son arrivée au port.

Conclusion Générale

L'évolution du commerce extérieur joue un rôle dans le monde car elle est encouragée par le développement des moyens de transport, notamment le transport maritime qui facilite les échanges internationaux des marchandises.

Dans un monde de plus en plus interconnecté, les procédures douanières peuvent être à la fois un moteur de croissance économique et un obstacle aux échanges internationaux. D'un côté, les procédures douanières transparentes, prévisibles et simplifiées peuvent réduire les coûts et les délais pour les entreprises, stimulant ainsi l'investissement étranger et la compétitivité à l'échelle mondiale. Cela également encourage la diversification des sources d'approvisionnements mondiales.

D'un autre côté, les procédures douanières complexes coûteuses et peu transparentes peuvent entraver les échanges commerciaux, restreignant ainsi l'accès aux marchés internationaux et limitant les opportunités de croissance économique. Les petites et moyennes entreprises, en particulier, peuvent être désavantagées car elles peuvent avoir moins de ressources pour se conformer aux exigences douanières complexes.

L'objectif de notre étude est de connaître les procédures douanières et son importance vitale pour le commerce international et la sécurité nationale.

On a adopté dans notre travail, un guide d'entretien qui porte sur des questions liées à l'organisme d'accueil qui nous permet de mieux comprendre les procédures douanières.

Nous avons utilisé l'approche qualitative et la stratégie d'étude pour avoir une compréhension profonde.

Durant notre stage pratique au niveau de l'EPAL ; qui nous ont mis en relation avec la SPA EL FATH qui a importé un conteneur de « Poly aluminium chloride », nous avons constaté que les procédures douanières occupent une place primordiale dans leurs échanges avec l'étranger, du coup les procédures douanières ont un rôle très important pour la facilitation du commerce international.

Après avoir étudié notre cas pratique sur le dédouanement d'un conteneur à l'importation, il est clair que ce processus est complexe et nécessite une gestion méticuleuse afin de garantir un dédouanement réussi.

Ouvrage :

1. Barbara LYONNET, Marie-Pascale SENKEL Paris 2015 « La logistique » p72
2. BOUCHENE/ ZAKARIA et DAOUDI Sélami (CODE DES DOUANES). Fait à Alger, le 21 juillet 1979, Chadli bendjedid. Edition -1991.page 36
3. Didier-Pierre MONOD, 2007, Moyens et techniques de paiement internationaux, 4^e Edition mise à jour RUU 600, Page 113
4. Farouk BOUACOUB. L'entreprise et le financement bancaire. Casbah Edition, Alger, 2000. P. 261
5. Jean Belotti, 2015 « transport international des marchandises », 5^{ème} édition p53
6. Kahn Philippe. La convention de vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale des marchandises, page 952
7. Legrand (G) & Martini (H), Techniques du commerce international, comment bien gérer vos opérations import / export, – Gualino, 2^{ème} édition, Paris, 1999; page 335
8. LE GRAND (Ghislaine), MARTINI(HUBERT), 5^{ème} édition, p365
9. MEA Derouiche, 2018, Les incoterms 2000, dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport S.Haddad & collectifs, édition bleu, P.9
10. Michel Rainelli, 2009, « Le commerce international », 10^{ème} édition, p11-12
11. NAJJI.<< commerce international>>, théories, technique et application, édition du renouveau pédagogique INC, 2005, P : 261
12. Paul Krugman et Maurice Obstfeld, « International Economics : theory and Policy », 10^{ème} édition, Pearson, 2014.
- 13.
14. Sophie Schwobthaler, 2007-2008, « Incoterms », 7^{ème} édition p16
15. Sylvie Graumann-Yettou, 2007 Commerce international guide pratique, 6^{ème} édition p147

Dictionnaires :

1. Les incoterms 2000, dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport S.Haddad & collectifs

Documents :

1. Documents remis par la direction des douanes -Alger
2. Document << Caractéristiques de l'étude de cas, méthodologie et exemple-th panorama >>
3. Document <http://transima-dz.com/incoterms.php>
4. Support de cours de docteur CHENANE Arezki << théories du commerce international >>

Textes réglementaires :

1. Article 31/1 35/2 de convention de vienne 1980
2. Article 75 du code des douanes p 63
3. Article 78 du code des douanes
4. Article 82 du code de douane algérien (procédures de dédouanement)
5. Article 5 du code des douanes
6. Article 21 du code des douanes et Ord.03.04 du 19.7.2003
7. Article < le guide d'entretien : caractéristique et exemple >

Sites :

1. [http:// www.commerce-international.com](http://www.commerce-international.com)
2. [http : //www.conex .net/Fr/outils-documents/incoterms](http://www.conex.net/Fr/outils-documents/incoterms)
3. [http://www. La finance pour tous.com](http://www.La finance pour tous.com)
4. [http://www.economie. gouv.fr](http://www.economie.gouv.fr)
5. [http : //cpccaf.org](http://cpccaf.org)
6. <http://www.douane.gov.dz>
7. <http://comprendre la recherche.github.io>

Mémoire :

1. < Le financement du commerce extérieur par le crédit documentaire >. N.SLIMANI.F. TAKABACHET 2021, Mémoire Mouloud MAMMERI

Annexe 01

**MED AGENSEA SPA**

Au capital de 20 000 000 DA Agreement N° 13/0519
 ADRESSE: Zone industrielle de Rouiba Voie C Alger
 Tel : +213 (0) 023 85 08 58 Fax +213 (0) 23 850 828
 cs@medagensea.dz
 site web : www.medagensea.com

Agence D'Alger

AVIS D'ARRIVEE

ALGER 17/07/2023

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Escale 202348 | Navire UNI ASSURE | Date Accostage 16/07/2023 10:05:00 |
| Connaissance COSU6890964210 | Armateur COSCON SHIPPING LINE | Lieu de Livraison ALGER PORT |
| Code ALG23102071 | Provenance PIRAEUS | Qual 31/1 |
| | | Gros 1321 |

DESTINATAIRE SPA EL FATH

ZONE INDUSTRIELLE COMMUNE DE
 BARIKA AGROUPE 34 LOT N1 BATNA
 ALGERIE

Port de Chargement : PIRAEUS

Cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

| Article | Designation | Poids | Qt | Nb Colis | Nb Tcs | Tare |
|-------------|----------------------------------|-------|----|----------|--------|---------|
| 098 | 2X20 STC POLY ALUMINIUM CHLORIDE | 44176 | 2 | 1760 | 2 | 4400 |
| RFCU2061171 | 20' BOX | | | | | |
| | OOLU2962361 | | | | | 20' BOX |

| | | | | | |
|---------------|-------|---|------|---|------|
| TOTAUX | 44176 | 2 | 1760 | 2 | 4400 |
|---------------|-------|---|------|---|------|

| | | | |
|------------------------------|---------------|------------------|-----------|
| FRET DEVISE | FRET DA | FRAIS | 82 383,85 |
| MONTANT SOUMIS TVA 80 300,00 | TVA 15 257,00 | TOTAL FACTURE | 97 640,85 |
| | | REGLEMENT CHEQUE | 97 640,85 |

Arrêté le présent Avis à la somme de :

QUATRE VINGT DIX SEPT MILLE SIX CENT QUARANTE DINARS QUATRE VINGT CINQ CENTIMES

AVANCE SURESTARIES / DOMMAGES EVENTUELS:
 COSCO : 20' BX/HC/SC/FK 480 000 DA - 40' BX/HC/SC/FK 960 000 DA - 20' OT / FL 480 000 DA - 40' OT / FL 960 000 DA - 20' RF 1 500 000 DA - 40' RF 3 000 000 DA.
 Le fret payable à destination et les surestaries en espèces doivent être payé par virement à notre compte N° 004 00178 4000024469 26 chez CPA Rouiba ou bien à notre compte N° 032 00010 8434301208 30 chez AGB Rouiba.
 Les dommages aux conteneurs doivent être signalés avant leurs enlèvements du port, du dépôt sous douane ou du port sec.
 La restitution des conteneurs vides se fait au parc "MAGECO" situé à ROUIBA.
 Les dommages aux conteneurs vides restitués sont à la charge du client.
 MED AGENSEA n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.
 Frais de suivi logistique 10.000,00 DA/15J/BL après le délai de 90 jours.

Annexe 02

Suzhou Yunxin Chemical Co., Ltd.

Add: No. 8, Jingang Road, Bonded Area, Zhangjiagang City, China
 Tel: 0086-512-58171916 Mobile: 0086-15961517570

Commercial Invoice

Invoice No.: 23YNX6011

Date: May 24, 2023

To: AL SALAM BANK ALGERIA FOR THE ACCOUNT OF SPA EL FATH

Add: ZONE INDUSTRIELLE COMMUNE DE BARIKA ALGERIA

NIF: 099905022235741 TEL: 21330367700 FAX: 21333890638

Price Terms: CFR ALGIERS, ALGERIA / Payment Terms: D/P AT SIGHT

Country of Origin: China

Port of Loading: SHANGHAI PORT, CHINA / Port of discharge: ALGIERS PORT, ALGERIA

Handwritten notes in Arabic script, including "مستند رقم التسليم النهائي" and "مستند رقم التسليم النهائي".

| Description of Goods | Unit Price (USD/KG) | N.W. (KGS) | G.W. (KGS) | Amount (USD) |
|--|---------------------|------------|------------|--------------|
| (Poly Aluminium Chloride | 0.55 | 44,000 | 44,176 | 24,200 |
| Total FOB Amount | | | | 18,000 |
| Sea Freight 2 X 20GP | | | | 6,200 |
| Total CFR Algiers | | | | 24,200 |
| Say US Dollars Twenty Four Thousand Two Hundred only | | | | |

AL SALAM BANK ALGERIA
 شارع دالسي ابراهيم
 233 شارع اسميت وكتان، دالسي ابراهيم
 DOMICILIATION : IMPORT / EXPORT
 2023 3 10 000 69 USD
 Alger le 09/07/2023

苏州云新化工品有限公司
 SUZHOU YUNXIN CHEMICAL CO., LTD.
 曹峰
 Authorized Signature(S)



Handwritten signature and notes in Arabic script.

Annexe 03



中远海运集装箱运输有限公司
COSCO SHIPPING LINES CO., LTD.

ORIGINAL

PAGE: 1 OF 2

Tel: +86 21 3512 4

E-Business: elines.coscoshipping.com

PORT TO PORT OR COMBINED TRANSPORT BILL OF LAD

| | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
| 1. Shipper Insert Name Address and Phone/Fax SUZHOU YUNXIN CHEMICAL CO., LTD. ADD: NO. 8, JINGANG ROAD, BONDED AREA, ZHANGJIAGANG CITY, CHINA TEL: 0086-512-58171916* | | Booking No. 6890964210 | | Bill of Lading No. COSU6890964210 | |
| 2. Consignee Insert Name Address and Phone/Fax TO ORDER OF AL SALAM BANK ALGERIA | | Forwarding Agent and References FMC/CHB No. | | | |
| 3. Notify Party Insert Name Address and Phone/Fax SPA EL FATH ZONE INDUSTRIELLE COMMUNE DE BARIKA GROUPE 34 LOT N1 BATNA ALGERIE NIF: 099905022235741 TEL: 21330367700 | | (It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his agents for failure to notify) | | | |
| 4. Combined Transport * Pro-Carriage by | | 5. Combined Transport * Place of Receipt SHANGHAI | | Also Notify Party-routing & Instructions | |
| 6. Ocean Vessel Voy. No. COSCO SHIPPING VIRGO 024W | | 7. Port of Loading SHANGHAI | | Service Contract No. | |
| 8. Port of Discharge ALGER | | 9. Combined Transport * Place of Delivery ALGER | | Doc. Form No. 2 | |
| Marks & Nos. Container / Seal No. | | No. of Container or Packages | | Description of Goods (if Dangerous Goods, See Clause 20) | |
| N/M | | 1760 BAGS | | POLY ALUMINIUM CHLORIDE TAX ID: 099905022235741 *MOBILE: 0086-15961517570 | |
| TOTAL: | | 1760 BAGS | | 44176.000KGS 56.0000CBM | |
| OCEAN FREIGHT PREPAID SHIPPER'S LOAD STOW COUNT AND SEAL FREE OUT: FREIGHT FREE OUT AND UNSTOWED ALL EXPENSES AT THE PORT OF DISCHARGE FROM FREE OUT VESSEL UP TO EMPTY RETURNED ON BOARD, INCLUDING BUT NOT IN ANY WAY LIMITED TO ALL AND ANY STEVEDORING EXPENSES, STACKING, WAITING TIME, REPAIR ARE ALWAYS FOR RECEIVERS RISK AND ACCOUNT. DEMURRAGE AND DETENTION (DND) IN ALGERIA: CALCULATE FROM THE DAY (INCLUSIVE) OF DISCHARGE FROM VESSEL UNTIL THE DAY (INCLUSIVE) OF REDELIVERY OF EMPTY CONTAINER TO THE DESIGNATED LOCATION (PORT STORAGE, REEFER PLUG-IN AND MONITORING FEE ARE EXCLUDED), INCLUDING SATURDAYS/SUNDAYS/PUBLIC HOLIDAYS. UNLESS OTHERWISE SPECIFIED, DEMURRAGE AND DETENTION ** TO BE CONTINUED ON ATTACHED LIST ** | | | | | |
| Declared Cargo Value US\$ | | Description of Contents for Shipper's Use Only (Not part of This B/L Contract) | | | |
| 10. Total Number of Containers and/or Packages (in words) Subject to Clause 7 Limitation | | SAY TWO CONTAINERS TOTAL | | | |
| 11. Freight & Charges | | Revenue Tons | | Rate | |
| | | | | Per | |
| | | | | Amount | |
| | | | | Prepaid Collect | |
| | | | | Freight & Charges Payable at / by | |
| Received in external apparent good order and condition except as otherwise noted. The total number of the packages or units stuffed in the containers, the description of the goods and the weights shown in this Bill of Lading are furnished by the merchants, and which the carrier has no reasonable means of checking and is not a part of this Bill of Lading contract. The carrier has issued 3 original Bills of Lading, all of this tenor and date, one of the original Bills of Lading must be surrendered and endorsed or signed against the delivery of the shipment and whereupon any other original Bills of Lading shall be void. The merchants agree to be bound by the terms and conditions of this Bill of Lading as if each had personally signed this Bill of Lading. *Applicable Only When Document Used as a Combined Transport Bill of Lading. Demurrage and Detention shall be charged according to the tariff published on the Home page of http://lines.coscoshipping.com . If any ambiguity or query, please search by Demurrage & Detention Tariff Enquiry. The complete TERMS AND CONDITIONS appearing on the reverse side of this Bill of Lading are available at http://lines.coscoshipping.com , which also provides other services and more detailed information. | | | | | |
| 9805 Date of Issue 27 MAY 2023 Place of Issue NINGBO | | | | Date Laden on Board 27 MAY 2023 | |
| | | | | Signed by: 宁波中远海运集装箱运输有限公司 COSCO SHIPPING LINES (NINGBO) CO.,LTD. AS AGENT | |
| Signed for the Carrier, COSCO SHIPPING LINES CO.,LTD | | | | | |

PHOTO COPY PHOTO COPY

Annexe 04



中远海运集装箱运输有限公司
COSCO SHIPPING LINES CO., LTD.

ORIGINAL

Vessel: COSCO SHIPPING VIRGO Voyage: 024W B/L NO.: COSU6890964210 PAGE: 2 OF 2


| Marks & Nos. Container / Seal No. | No. of Container or Packages | Description of Goods (if Dangerous Goods, See Clause 20) | Gross Weight | Measurement |
|---|---------------------------------|--|-----------------|-------------|
| (DND) RATES PER CONTAINER PER CALENDAR DAY ARE AS FOLLOWINGS: | | | | |
| ===== | | | | |
| GP/HQ CONTAINER'S FREE TIME AND DND: | | | | |
| 15 DAYS FREE TIME AFTER FULL CONTAINER'S DISCHARGE FROM THE VESSEL | | | | |
| FROM THE 16TH TO THE 30TH DAY: EUR21/20'CTR/DAY EUR42/40'CTR/DAY EUR42/45'CTR/DAY | | | | |
| FROM THE 31ST TO 90TH DAY: EUR42/20'CTR/DAY EUR85/40'CTR/DAY EUR85/45'CTR/DAY | | | | |
| OT/PL/FL CONTAINER'S FREE TIME AND DND: | | | | |
| 15 DAYS FREE TIME AFTER FULL CONTAINER'S DISCHARGE FROM THE VESSEL | | | | |
| FROM THE 16TH TO THE 30TH DAY: EUR30/20'CTR/DAY EUR60/40'CTR/DAY | | | | |
| FROM THE 31ST TO 90TH DAY: EUR50/20'CTR/DAY EUR100/40'CTR/DAY | | | | |
| RF/RQ CONTAINER'S FREE TIME AND DND: | | | | |
| 5 DAYS FREE TIME AFTER FULL CONTAINER'S DISCHARGE FROM THE VESSEL | | | | |
| FROM THE 6TH TO THE 30TH DAY: EUR55/20'CTR/DAY EUR110/40'CTR/DAY | | | | |
| FROM THE 31ST TO 90TH DAY: EUR90/20'CTR/DAY EUR180/40'CTR/DAY | | | | |
| ===== | | | | |
| ADDITIONAL NOTES NOT TO BE REPORTED. | | | | |
| ON CY-FO TERM | | | | |
| ----- | | | | |
| OOLU2962361 /CP717618 | / | 880 BAGS | /FCL/FCL /20GP/ | |
| RFCU2061171 /CP717504 | / | 880 BAGS | /FCL/FCL /20GP/ | |
| ----- | | | | |

PHOTO COPY PHOTO COPY

Annexe 05

| DECLARANT | | | | EXEMPLAIRE DECLARANT | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| CODE 1000 IMPORTATION DEBT 0000 0001 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL S.P.A. FATH Zone Industrielle Communale 1999/2772357 CP 05000 | | | | ENREGISTREMENT N° 2023-041317 (VALIDE) DATE - HEURE 2023-07-11 15:49 CODE - BUREAU 10 ALGER PORT | | | |
| Fournisseur / Destinataire Reel SUZHOU YUNXIN CHEMICAL CO. NX JINGANG ROAD, BONDED AREA 7H | | | | TYPE D'OPERATION PRODUCTION MONTAIRE AUTRES FRAIS MONTANT 0.00 24200.00 MONTAIRE FRET MONTANT MONTAIRE ASSURANCES MONTANT BOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N) TAUX DE CHANGE 135.29050 | | | |
| PAYS ACHAT VENTE PAYS DEST. DEF. RELAT VENTE / ACHAT CODE AJUST CODE 321 CODE 321 1 | | | | VALEUR EN DA DOMICILIATION BANCAIRE 3774030.10 277012023131101000691 | | | |
| DECLARANT S.P.A. FATH 7.IND BARTKA RATNA 05000 | | | | CODE MANIFESTE N° DOCUMENT LIGNE SOMMEIR DATE N°e total (Cade Déclaré) M 202311321 98 1410712023 1760 | | | |
| ARTICLE DESIGNATION DES MARCHANDISES N° 0001 -- D'aluminium POIV ALUMINIUM CHLORIDE | | | | TRANSPORT DE / VERS LE TRANSMER IDENTIFICATION POIDS TOTAL BRUT NATION MODE UN ASSURÉ 44176.00 NATION MODE LOCALISATION MDES PAYS PROMER DEST CODE | | | |
| ARTICLE DESIGNATION DES MARCHANDISES N° (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) | | | | REGIME FISCAL ORIGINE CODE STATISTIQUE POIDS NET 321 2827420000 44000.00 VALEUR EN DA TAR. PREF QUANT. COMPLE 3774030.10 NON 44000 | | | |
| ARTICLE DESIGNATION DES MARCHANDISES N° (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) | | | | REGIME FISCAL ORIGINE CODE STATISTIQUE POIDS NET VALEUR EN DA TAR. PREF QUANT. COMPLE CODES PIECES A JOINDRE | | | |
| PIECES JOINTES : 610-620-648-650-655- | | | | LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOTAGE DES MARCHANDISES ADHISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE | | | |
| CODE N° DÉCL. REGIME DOUANIER PRECEDENT DATE CODE 610-620-648-650-655- | | | | DELAI TAUX. BUSE MONNAIE PLUS-VALUE MONTANT | | | |
| MARQUE GENRE INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES ANNÉE | | | | MONTANT CAUTION : MONTANT REMISE : | | | |
| LIQUIDATION CODE TAXE QUOTITE ASSIETTE MONTANT D.D. 15.00 3774030.00 491104.50 T.C.S. 7.00 3774030.00 65480.60 T.U.A. 19.00 3830615.10 727816.87 | | | | CODE TAXE QUOTITE ASSIETTE MONTANT | | | |
| MODE DE Paiement COMPTANT CONSIGN ENG. PAYER N° CREDIT X D.D. 491.104.00 T.C.S. 65.480.00 T.U.A. 727.816.00 R.U.S. 80.00 R.P.S. 1.500.00 TOTAL 1.285.980.00 | | | | TRANSIT / SCHEMEMENTS APPOSES HOMBRE MARQUES DATE (LIBITE) BURL. FRONT BURL. DEST CERTIFICAT CONSIGNATION N° : DU : QUITTANCE CONSIGNATION DROIT ET AXES N° : DU : QUITTANCE PENALITES N° : DU : DATE : SIGNATURE DU CAISSIER | | | |
| S.I.G.A.D. LIQUIDATION REGARTULATIVE | | | | AUTORISE PAR : N° : DU : OBSERVATIONS O.F.A CIRCUIT VERT manifeste annexé G.L.O.E. 1 ENGAGEMENTS SOUSCRITS A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit de voir, sous le présent régime douanier les marchandises déclarées dans cette déclaration. Le Déclarant [Signature] | | | |

Annexe 06







Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl
 Agent de Consignation et Courtier Maritime
 Cooperative En : Nahar N° 11 Les Sources, Bir Mourad Rais 16000, Alger
 NIF: 000016001303265 RC: 16/0013032-B-00 Art: 16092001212-NIS: 0.000-1601-02973
 Tel: 023 54 19 60, 023 54 19 63, 023 54 19 52 FAX: 023 54 19 71
 Banque : AGB 03200001385280120823 Capital: 3.800.000 D.A

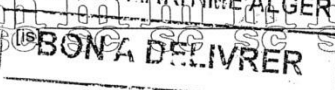
BON A DELIVRER

| | | |
|--|--|----------------------------|
| Navire: MSC LENA F Voy: YA309A Escale: 23/01/035 B/L: MEDUIQ662088 Echange le: 20/03/2023 POL: LA SPEZIA Date d'Arrivée: 10/03/2023 Qual: 22 Poste: pc Gros: 456 Lieu livraison: ALGER PORT | Destinataire (Client): SARL MAAF SECURITE XC1063 RUE ZAABATE RAMDANE CITE YAHIAOUI 19000 SETIF ALGERIA | |
| Nbr Cntrs: 1 | TARE (KG): | Total P.Brut: 27 761,00 KG |

| Art N° | Description | TARE (KG) | Poids Brut(KG) | Tare(KG) |
|-----------------------|-----------------------------|-----------|----------------|----------|
| 151 | PACKAGES FEUILLARD EN ACIER | 14 | 27761 | 2200 |
| Charge dans 1 Cntr(S) | | | | |
| TL Lu338674/2 | 20 | | | |

| | | |
|--|---------------------|---|
| Cachet Humide BON A DELIVRER  AGENCE MARITIME ALGER | Réserve à la caisse | Département IMPORT Cachet de reprise  Service Echange |
|--|---------------------|---|



Entreprise Portuaire d'Alger
 Siège social : 2, rue d'Angkor - Alger BP n° 259 - Alger R.P
 Tél : 021 43 36 16 / 021 43 36 18 Fax : 021 43 36 06
 Email : epa@portalger.com.dz

03/29/2023 12:13:24:47

Bon de : Chargement
 N° : 2023006410

Escalé : 20230278
 Navire : MSC LENA F

| Marque / N° | Type | Position | Camions | Engin |
|----------------|------|----------|--------------|-------|
| TLLU 338 674 2 | 20P | P21AV | 00172.502.35 | TCB |

Nombre de Conteneurs à Charger:

Visé du port



Alger Le :
 Le Livreur :
 BENVADER MUSTAPHA

باصفحة ميناء الجزائر / الميناء الطرقي
 بترقي حنون اور
 م. ب. ب. ب.

Annexe 08

مؤسسة ميناء الجزائر
Entreprise Portuaire d'Alger

Siège social : 2, rue d'Angkor - Alger BP n° 259 - Alger R.P
Tél. : 021 42 36 16 / 021 42 36 18 Fax : 021 42 36 06
Email : epal@portalger.com.dz

3

Livreur

Bon de Sortie N°: 00271688

Lieu : PARC2
Navire : MSC LENA F
N° Escale : 20230278
Accosté le: 10-03-2023
N° Gros :

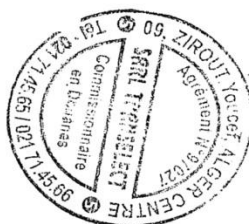
Zone : ZONCEN
Transit : 90024 TRANSELECT TRANSIT
P/C : SARL MAAF SECURITE
BL : MEDUIQ662088
N° de Facture : 0013857 Séq Fac: 9997506621
N° Bon de Chargement: 2023006410

Décla. Douane: 15559

Article :

| N° | Statut | Marque et N° | Type | Poids | Camion : | N° Bon d'Acces : |
|----|--------|----------------|------|--------|--------------|------------------|
| 1 | | TLLU 338 674 2 | 20P | 27,761 | 00172.502.35 | 01093306 |

NB: Ce Conteneur a été Livré Conforme.



مؤسسة ميناء الجزائر / مديرية الحاويات
تقني عون تجاري
س. بوريح

Alger Le :23-03-2023 14:01:37

Période: O Date:23-03-2023 Shift: S

Le livreur :


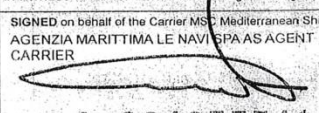
BOURIH SID ALI

l'Agent Douane :

le Client :

Grille :
l'Agent SIE :

Annexe 09

|  MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH -1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com | | BILL OF LADING No. MEDUIQ662088 ORIGINAL <small>(Part to Port or Combined Transport (see Clause 1))</small> | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-------------|---------|---------|---------|--|--|--|--|--|---|--|
| SHIPPER: CS FIMA Srl VIA BONSAUTO, 12 50025 MONTESPETOLI (FI) ITALY | | NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL BIL'S 1 Of Three | | | | | | | | | | | |
| CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here. SARL MAAF SECURITE XC1C63 RUE ZAABATE RAMDANE CITE YAHIAOUI 19000 SETIF ALGERIA NIF 000519008622506 | | NO. OF RIDER PAGES 0 Zero | | | | | | | | | | | |
| NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) SARL MAAF SECURITE XC1C63 RUE ZAABATE RAMDANE CITE YAHIAOUI 19000 SETIF ALGERIA NIF 000519008622506 | | CARRIER'S AGENT'S ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) FREIGHT PREPAID Freight forwarder reference # 300196/2023/50 2 SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FCL/FCL Lloyd'sIMO Number: 9347752 ALL EXPENSES RESULTING FROM CONTAINER DISCHARGE FROM SHIP'S HOLD/DECK UP TO THE RETURNING OF EMPTY CONTAINER TO EMPTY DEPOT ARE FOR MERCHANT'S ACCOUNT. SUCH COSTS AND EXPENSES MAY INCLUDE BUT ARE NOT LIMITED TO: CONTAINER SHIFTING, RESTOW ON VESSEL, DISCHARGING, TRANSFERRING, PLUGGING AND MONITORING FOR REEFER CONTAINERS, STORAGE AND DEMURRAGE, EMPTY CONTAINER TRANSPORTATION AND UNLOADING WHEN RETURNED TO EMPTY DEPOT, TORN TARP/PAULIN, REPAIR OF DAMAGED CONTAINERS, ETC. THE RECEIVER IS FULLY RESPONSIBLE TO RETURN THE EMPTY CONTAINERS CLEAN, IN GOOD STATE, WITHOUT ANY LABEL AND FREE OF ANY FEES TO THE EMPTY DEPOT DESIGNATED BY THE LOCAL AGENT OF THE LINE. DEMURRAGE: DRY CONTAINERS From 16th day until 22nd day: USD 24 / 20'DV (USD 32 20'DV HAZ) USD 44 / 40'DRY (USD 58 / 40' [Continued in the Description section] | | | | | | | | | | | |
| VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) MSC LENA F - YA309A | | PORT OF LOADING La Spezia | | | | | | | | | | | |
| BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 0162971890 XXXXXXXXXXXXXXXX | | PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | | | | | | |
| PORT OF DISCHARGE Alger, Algeria | | PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | | | | | | |
| PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14) | | | | | | | | | | | | | |
| Container Numbers, Seal Numbers and Marks TLLUJ3386742 20' DRY VAN Seal Number: 097509 | Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable) continued from Carrier's Agent Endorsements HAZ) USD 51 / 45'HC (USD 66 / 45'HC HAZ) From 23rd day to 60th day: USD 44 / 20'DV (USD 58 / 20'DV HAZ) USD 64 / 40'DRY (USD 110 / 40' HAZ) USD 97 / 45'HC (USD 126 / 45'HC HAZ) From 61st day onwards: USD 60 / 20'DV (USD 78 / 20'DV HAZ) USD 120 / 40'DRY (USD 156 / 40' HAZ) From 16th day until 22nd day: USD 28 / 20' (USD 36 / 20'HAZ) USD 60 / 40' (USD 78 / 40' HAZ) From 23rd day to 60th day: USD 44 / 20' (USD 57 / 20' HAZ) USD 98 / 40' (USD 127 / 40' HAZ) From 61st day onwards: USD 60 / 20' (USD 78 / 20' HAZ) USD 120 / 40' (USD 156 / 40' HAZ) REEFER CONTAINERS From 4th day until 8th day: USD 52 / 20'RF (USD 72 / 20'RF HAZ) USD 110 / 40'RF (USD 143 / 40'RF HAZ) From 9th day onwards: USD 110 / 20'RF (USD 143 / 20'RF HAZ) USD 240 / 40'RF (USD 312 / 40'RF HAZ) | Gross Cargo Weight 27,761,000 kgs. Total 27,761,000 kgs. | Measurement | | | | | | | | | | |
| FREIGHT & CHARGE: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid(see Clause 16) | | RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages of units indicated in box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / or) Bill of Lading, one original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for Goods; or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>FREIGHT & CHARGES</th> <th>BASIS</th> <th>RATE</th> <th>PREPAID</th> <th>COLLECT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> | | FREIGHT & CHARGES | BASIS | RATE | PREPAID | COLLECT | | | | | | SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. AGENZIA MARITTIMA LE NAVI SPA AS AGENT FOR THE CARRIER  | |
| FREIGHT & CHARGES | BASIS | RATE | PREPAID | COLLECT | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| DECLARE VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 1 cntr | | | | | | | | | | | |
| PLACE AND DATE OF ISSUE GENOVA 06-Mar-2023 | | SHIPPED ON BOARD Date 06-Mar-2023 | | | | | | | | | | | |

016

Standard Edition - 02/2015

TERMS CONTINUED ON REVERSE

A 394855541

Annexe 10

| DOUANE ALGERIENNE | | | | AUTORISÉ PAR : | | | |
|--|-----------------|--|--------|----------------------------------|----------|---------------|--|
| 7, SON A ELLEVER | | | | SAIDHI KARLED (CIRCUIT ROUGE) | | | |
| LES MARCHANDISES, DESIGNÉES CEDESSOUS | | | | | | | |
| CODE | BUREAU | LIBELLE | RÉGIME | ENREGISTREMENT N° DECLARATION | DATE | DATE EMISSION | |
| | | | | 2023/016066 | 16/03/23 | 12/03/23 | |
| IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL | | | | | | | |
| SARL MAAF SECURITE | | | | | | | |
| RUE ZACHARIA WOUCEF ALGER | | | | | | | |
| DECLARANT | | | | | | | |
| 1997/77X07 TRANSELECT | | | | | | | |
| 09, RUE ZACHARIA WOUCEF ALGER | | | | | | | |
| MANIFESTE | | | | | | | |
| ANNEE | | TYPE | | N° D'ENREGISTREMENT | | | |
| | | | | | | | |
| LIGNE | NOMBRE DE COLIS | NATURE MARQUE DES COLIS DESIGNATION DES MARCHANDISES | | | | | |
| 01/00 | 14 | COLIS PACKAGES FEUILLARD EN ACIER (ITCS) | | | | | |
| IC 15690 | | | | | | | |
| OBSERVATIONS | | | | | | | |
| NUMERO DE REFERENCE : MEDUC662098 | | | | | | | |
| LIEU D'IMMAGASINAGE : ALGER PORT 20-PC | | | | | | | |
| QUITTANCE NUMERO : 2023/016066 PAIEMENT EN IMMEDIAT | | | | | | | |
| LES MARCHANDISES DEVRONT ETRE ENLEVEES DANS LES DELAIS FIXES PAR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR. | | | | | | | |

Imp. EPIC - EPA El-Achour

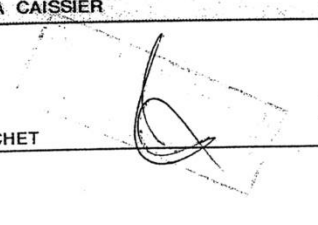
| | | | | | | | |
|---|--|--|--|---------------------------------|---|--|--|
| Bureau : | | DOUANE ALGERIENNE | | Références | | | |
| Numéro | | Date | | Nature D-type Numéro Date | | | |
| 6066 | | 23/03/2023 | | IMMEDIAT 1025 015779 20/03/2023 | | | |
| Partie Versante / Bénéficiaire | | Mode de Paiement | | | | | |
| P. TRANSELECT SARL MAAF SECURITE | | C. DANF BEA 1930956 22/03/2023 765690,00 | | | | | |
| VISA CAISSIER | | Droits et Taxes | | | Autres recouvrements et opérations diverses | | |
| CACHET | | Code Montant | | | Code Montant | | |
|  | | D.S 90.018,00 | | | D.S 10,00 | | |
| | | V.A 872.082,00 | | | R.F 1.500,00 | | |
| | | T.E.L. 2.000,00 | | | R.L 20,00 | | |
| | | Total 962.100,00 | | | Total 7.520,00 | | |
| — Montant Total en Lettres : — | | 962 100 00 | | | | | |

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Remerciements | 01 |
| Dédicaces | 02 |
| Liste des abréviations | 04 |
| Liste des tableaux et figures | 06 |
| Introduction Générale | 08 |
| Chapitre I : Le commerce international | 10 |
| Introduction | 11 |
| Section 1 : Le commerce international et son évolution | 12 |
| 1.1 Définition du commerce international..... | 12 |
| 1.2 L'évolution du commerce international | 12 |
| 1.2.1 Le XXème et l'émergence de nouvelles nations dominantes..... | 13 |
| 1.2.2 Les évolutions cycliques | 14 |
| 1.2.3 La dislocation des échanges1913-1950..... | 14 |
| 1.2.4 L'âge d'or de la croissance et la rupture de 1974..... | 14 |
| 1.2.5 Chocs et contre-choc pétroliers | 15 |
| Section 2 : Les théories du commerce international | 16 |
| 2.1 Les théories traditionnelles du commerce international..... | 16 |
| 2.1.1 La théorie du mercantilisme | 16 |
| 2.1.2 La théorie de l'avantage absolu d'Adam SMITH | 16 |
| 2.1.3 La théorie de l'avantage comparatif de David RICARDO | 17 |
| 2.1.4 La théorie d'Hecksher-Ohlin-Samuelson(HOS) | 17 |
| 2.1.5 Le paradoxe de Leontief..... | 18 |

| | |
|--|-----------|
| 2.2 Les nouvelles théories du commerce international | 18 |
| 2.2.1 Échanges internationaux et rendements croissants | 19 |
| 2.2.1.1 Les différents cas de rendements d'échelle croissants | 19 |
| 2.2.1.2 Les rendements croissants : une explication « endogène » de la spécialisation internationale. | 19 |
| 2.2.1.3 Les économies d'échelle externes et les échanges internationaux | 20 |
| 2.2.1.4 Les économies d'échelle internes et les échanges internationaux..... | 20 |
| 2.2.2 La différenciation des produits..... | 21 |
| 2.2.3 Théorie de la demande | 21 |
| Section 3 : Le financement du commerce international et les incoterms | 23 |
| 3.1 Le financement du commerce international : | 23 |
| 3.1.1 Le financement des importations | 23 |
| 3.1.2 Le financement des exportations | 24 |
| 3.2 Les incoterms | 25 |
| 3.2.1 Définition | 25 |
| 3.2.2 Objectif des incoterms..... | 25 |
| 3.2.3 Les intérêts des incoterms | 25 |
| 3.2.4 Présentation des incoterms | 26 |
| Conclusion | 29 |
| Chapitre II : La douane et son rôle dans le commerce international..... | 30 |
| Introduction | 31 |
| Section 1 : La douane et son rôle dans le commerce international..... | 32 |
| 1.1 Définition de quelques concepts de base..... | 32 |
| 1.2 Présentation de la douane | 34 |
| 1.2.1 Définition de la douane | 34 |
| 1.2.2 Le rôle de la douane | 34 |

| | |
|---|-----------|
| 1.2.3 Les missions de la douane | 34 |
| 1.2.4 Les régimes douaniers | 35 |
| Section 2 : Les procédures douanières à l'importation | 36 |
| 2.1 La démarche d'une opération d'importation | 36 |
| 2.1.1 La domiciliation du titre de commerce | 36 |
| 2.1.1.1 Les conditions préalables à la domiciliation | 37 |
| 2.1.1.2 La réglementation des importations | 37 |
| 2.1.2 L'emballage et transport des marchandises | 37 |
| 2.1.2.1 L'emballage des marchandises..... | 37 |
| 2.1.2.2 Le transport des marchandises | 38 |
| 2.2 Le dédouanement des marchandises | 40 |
| 2.2.1 La conduite et la mise en douane | 40 |
| 2.2.2 L'établissement de déclaration en détail | 42 |
| 2.2.3 La vérification de la marchandise | 43 |
| 2.2.4 La liquidation et acquittement des droits et taxes | 43 |
| 2.2.5 Enlèvement des marchandises | 44 |
| Section 3 : Les procédures douanières à l'exportation | 45 |
| 3.1 Définitions essentielles..... | 45 |
| 3.2 Les formalités préliminaires au dédouanement..... | 46 |
| 3.2.1 L'obligation de conduite en douane des marchandises | 46 |
| 3.2.2 Les formalités postérieures au dédouanement à l'exportation | 46 |
| 3.2.3 L'établissement de la déclaration en détail | 47 |
| 3.3 Présentation des procédures douanières à l'exportation..... | 48 |
| 3.3.1 Procédures avant l'entrée au port | 49 |
| 3.3.2 Procédures à l'entrée au port..... | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 3.3.3 Procédures après l'entrée du port | 49 |
| Conclusion | 51 |
| Chapitre III : Cas pratique sur le dédouanement d'un conteneur à l'importation ... | 52 |
| Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil | 53 |
| Introduction | 53 |
| 1.1 Historique du Port | 54 |
| 1.2 Présentation de l'Entreprise portuaire d'Alger « EPAL »..... | 55 |
| 1.2.1 Missions de l'EPAL | 55 |
| 1.2.2 Organisation de l'entreprise portuaire d'Alger « EPAL » | 55 |
| 1.3 La présentation de la direction à conteneur | 56 |
| 1.3.1 Missions et activités de la DTC..... | 56 |
| 1.3.2 Organisation de la DTC « direction terminal à conteneurs » | 57 |
| I. Présentation des conteneurs | 58 |
| 1. Définition | 58 |
| 2. La classification des conteneurs | 58 |
| 2.1 Le conteneur pour marchandises diverses..... | 58 |
| 2.2 Le conteneur thermique..... | 58 |
| 2.3 Le conteneur citerne | 58 |
| 2.4 Le conteneur pour vrac sec..... | 58 |
| 2.5 Le conteneur plat forme | 59 |
| 3. Numérotation et marquage des conteneurs | 59 |
| Section 2 : Présentation des conteneurs et de méthodologie de recherche..... | 60 |
| 1 Approche de la recherche | 60 |
| 2 La stratégie de recherche..... | 60 |
| 3 justifications du choix du Port d'Alger | 61 |

| | |
|---|-----------|
| 4 Collecte de données..... | 61 |
| 5 Méthode d'analyse des donnés..... | 61 |
| Section 3 : Le dédouanement d'un conteneur à l'importation au port d'Alger | 62 |
| Analyse des réponses obtenues via le guide de l'entretien | 62 |
| La présentation de l'opération de dédouanement..... | 63 |
| 1) Première étape : avant l'arrivée du navire au port | 63 |
| 2) Deuxième étape : à l'arrivée du navire | 64 |
| 2.1Le déroulement de l'opération | 64 |
| 2.2Les documents à avoir..... | 64 |
| 2.3La vérification de la marchandise | 64 |
| 3)Troisième étape : l'enlèvement | 64 |
| Conclusion..... | 65 |
| Conclusion générale | 66 |
| Bibliographie..... | 68 |
| Annexes | 70 |
| Table des matières..... | 82 |
| Résumé | |

Résumé :

Ce mémoire a exploré en détails les mécanismes essentiels des procédures douanières dans le contexte du commerce international. A travers trois chapitres structurés, nous avons abordé l'évolution du commerce international, en mettant en évidence les théories traditionnelles et nouvelles qui le guident, ainsi que l'importance cruciale du financement et des incoterms. Le rôle central de la douane a été exposé, avec une analyse approfondie des missions et de régimes douaniers qui régissent le mouvement des marchandises. Les procédures douanières à l'importation et à l'exportation ont été détaillées, tout comme la démarche opérationnelle et les formalités requises. En illustrant ces concepts par un cas pratique centré sur le port d'Alger, nous avons concrétisé les connaissances théoriques dans le contexte réel. En somme, ce mémoire offre une perspective holistique et pratique sur les procédures douanières, aidant à mieux comprendre les implications et les défis du commerce international.

Mots clés : commerce international, incoterms, la douane, l'importation, l'exportation.

Abstract:

This thesis has explored in detail the essential mechanisms of customs procedures in the context of international trade. Through three structured chapters, we have addressed the evolution of international trade, highlighting the traditional and new theories that guide it, as well as the crucial importance of financing and incoterms. The central role of Customs was exposed, with an in-depth analysis of the Customs missions and regimes that govern the movement of goods. The customs procedures for import and export have been detailed, as have the operational approach and the formalities required. By illustrating these concepts with a practical case centered on the port of Algiers, we have concretized the theoretical knowledge in the real context. In sum, this thesis offers a holistic and practical perspective on customs procedures, helping to better understand the implications and challenges of international trade.

Keywords: international trade, incoterms, customs, import, export.

