

**Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime
: Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)**

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR,DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33
860 52 02 www.supdeco.sn /
ist@supdeco.sn



www.supdeco.sn/supdeco@supdeco.sn

THEME :

**ETUDE DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES
IMPORTEES PAR VOIE MARITIME : CAS DE LA SOCIETE
MANUTENTION LOGISTIQUE TRANSPORTS (MLT)**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention
de la Licence professionnelle en
TransportLogistique**

Présenté par :

M. Alexandre Olivier DIOP

Sous la direction de :

**M. Kellog ETOUA, Professeur
à l'IST – SUPDECO Dakar**

Année académique : 2019 – 2020

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à toute ma famille.

REMERCIEMENTS

Je remercie très sincèrement tous ceux qui se sont investis, de près ou de loin, pour m'aider à finir ce modeste travail.

Je suis tout d'abord reconnaissant au Directeur Général de MLT pour m'avoir accueilli dans sa société et à M. SEMBENE de la MLT pour ses conseils avisés.

Je tiens à remercier particulièrement :

Mon Encadreur de mémoire, M. KELLOG ;

Mon transitaire, M. DIOP

L'ensemble du corps professoral, pour le soutien inlassable durant toute notre formation.

Je remercie mon père, ma mère et ma tutrice qui n'ont ménagé aucun effort pour la réussite de ma formation. Je vous exprime toute ma gratitude pour tout ce que vous faites pour moi et je profite de l'occasion pour vous dire que je vous aime.

Mes remerciements vont également à mes frères et sœurs, à mes amis.

Aussi à M NDAO, chef du service Transit à la MLT, aux agents de la douane mole 2 et 8, qui m'ont beaucoup aidé dans mes recherches.

A tous et à toutes, ma profonde gratitude.

LISTES DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Le climat de travail de la MLT

Graphique 2 : La rémunération des employés de MLT

Graphique 3 : La qualité du système informatisé QAÏNDE

LISTES DES SIGLES ET ABREVIATIONS

MLT : Manutention Logistique Transport

OMD : Organisation Mondiale des Douanes

CCD : Conseil de Coopérations Douanières

ATA : Admission Temporaire

CEDEAO : Comité Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

PVI : Programme de Vérification des Importations

DPI : Déclaration Préalable d'Importation

TIC : Technologie de l'Information et de la Communication

IATA : Association Internationale du Transport Aérien

FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

CD : Code des Douanes

AV : Attestation de Vérification

GAINDE : Gestion Automatisé des Informations Douanières et des Echanges

ORBUS : Système Informatique de Facilitation de Collecte de Documents de Pré dédouanement

BL : Bulletin de Livraison

TSC : Travail Supplémentaire Commercial

HAD : Honoraire Agrées en Douanes

PID : Prestation Information Douanière

SATS : Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal

USETTA : Union des Syndicats des Entreprises de Transport et des Transitaires Agrées

PPP : Partenariat Public Privé

EDI : Echange de Données Informatisées

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE.....	5
CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE (MLT) ET SON ENVIRONNEMENT.....	6
I. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ENTREPRISE (MLT).....	6
II. PRESENTATION DE L'ENTREPRISE (MLT).....	9
III. L'OUVERTURE DU DOSSIER ET L'ETABLISSEMENT DE LA DECLARATION EN DETAIL.....	14
<u>DEUXIEME PARTIE</u> : CADRE ANALYTIQUE.....	28
<u>CHAPITRE II</u> : PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS DES ENQUETES.....	29
I. PRESENTATION DES DONNEES DES INFORMATIONS ET RESULTATS DES ENQUETES.....	29
II. SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS.....	38
CONCLUSION GENERALE.....	42
REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE, WEBOGRAPHIE, LISTE DES ANNEXES	

INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits, tels que les matières premières, les produits semi traités et les produits manufacturés pour ne citer que ceux-là qui occupent une place importante dans le commerce international.

Le commerce international englobe toutes les transactions du marché mondial et regroupe l'ensemble des pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers. L'accroissement d'échanges internationaux devient de plus en plus conséquent grâce au phénomène de la mondialisation. Ce phénomène, qui existait déjà auparavant, sans pour autant porter le nom de « mondialisation » avec la route de la soie, a évolué avec la révolution industrielle. Elle s'est interrompue pendant l'entre deux guerre et a repris de plus belle après la seconde guerre mondiale. Les acteurs principaux de la mondialisation sont les Etats Unis, l'Europe, le Japon et les pays émergents comme la Chine et les Nouveaux Pays Industrialisés (NPI) d'Asie.

Cependant, nous ne pouvons pas parler de libre échange, sans pour autant mentionner la révolution des transports qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce International.

Celle-ci a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde ce qui donne au transport une place primordiale. Ce déplacement de marchandises se fait à l'aide de différents modes de transport qui sont les transports terrestre, aérien et maritime qui ont chacun leur spécificité.

Parmi ces modes de transport, nous pouvons citer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international et qui occupe une place privilégiée dans le transport de marchandise à l'international. La mondialisation progressive de l'économie a été aussi possible par le transport maritime et sa croissance exponentielle, autant au niveau de l'organisation, du développement technologique et du prix du fret.

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

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

Dans le souci d'organiser ses transactions, un accord général sur les tarifs douaniers et le commerce désigné communément sous le sigle de GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) va être adopté. Celui-ci va entraîner la succession de plusieurs « rounds » lieu de négociation. L'un des derniers cycles de négociations « Uruguay Round » de 1986 à 1994, clos par l'accord de Marrakech aboutit à la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

En Afrique de l'Ouest et du Centre, la première source réglementaire des transports maritimes est tirée du Code de conduite des conférences maritimes entré en vigueur en Avril 1974, sur l'initiative de la CNUCED qui a prôné à l'époque l'idée d'un nouvel ordre maritime international. La CNUCED, sur la pression des pays en développement a pris l'initiative d'élaborer la Convention Internationale relative au Code de conduite des conférences maritimes pour permettre aux pays en voie de développement de s'intégrer dans le mécanisme des transports maritimes.

C'est dans ce cadre que les pays de l'Afrique de l'Ouest, plus précisément ceux qui appartiennent à l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) se sont réunis, afin d'établir des tarifs douaniers communs afin de faciliter leurs échanges.

Le port est le lieu d'escale des navires destinés au transit de marchandises. Plusieurs types de ports existent tels que les ports maritimes, fluviaux, lacustres et les ports secs comme celui de Bamako. Au Sénégal, c'est au Port Autonome de Dakar que séjournent les différents navires commerciaux qui entrent et sortent du pays.

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

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

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

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

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de transit au Sénégal. Après l'accomplissement de ces formalités de dédouanement par le capitaine du navire ou son représentant, et grâce à la dématérialisation des procédures du commerce extérieur par le biais d'un système informatique intégré, les déclarants en douane peuvent maintenant faire le processus pour apurer leurs déclarations en assignant un régime douanier à la marchandise. Ce régime est assigné par l'importateur qui est lié avec le déclarant en douane par un document juridique appelé « *ordre de transit* ».

C'est dans cette optique que la dématérialisation des procédures du commerce extérieur apparaît comme un outil incontournable dans le processus de dédouanement des marchandises qui permet d'une part au commissionnaire agréé en douane ou déclarant en douane (personne morale ou physique) d'optimiser ses procédures de dédouanement tout en réduisant substantiellement le support papier dans les formalités de dédouanement y compris un gain sur les délais et les coûts et d'autre part, elle permet à l'Administration des douanes le suivi et la traçabilité des opérations de dédouanement.

Par ailleurs, la dématérialisation assure les opérations douanières en amont comme en aval. Elle offre ainsi plusieurs services aux utilisateurs à savoir : la transmission électronique de la facture commerciale et des documents joints à la déclaration via le système ORBUS, la soumission électronique du manifeste au format EDI (Echange de Données Informatisées), le traitement et le partage des données du manifeste, les formalités d'enlèvement électronique (collecte électronique, consolidation et routage des bons et visas pour l'enlèvement des marchandises au port) et le paiement en ligne des droits et taxes (appréhension de CORUS).

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

La dématérialisation est devenue une exigence aussi bien pour les économies en quête de compétitivité que pour les entreprises qui souhaitent maîtriser leur organisation et assurer leur pérennité. C'est la raison pour laquelle, la société MLT, en tant que commissionnaire agréé en douane, s'assure amélioré la compétitivité de ses opérations douanières sur le marché intérieur. Elle s'est adaptée impérativement avec ces outils informatiques qui assurent ces opérations de dédouanement depuis la phase de pré-dédouanement jusqu'à l'enlèvement des marchandises. Cette option permet aussi l'optimisation des délais, la réduction des coûts de prestations et l'amélioration de la qualité des services rendus à la clientèle. Ainsi, pour exécuter ces opérations de dédouanement, elle a mis en place plusieurs moyens adéquats (moyens matériels, financiers et humains) pour satisfaire sa clientèle tout en respectant les procédures en vigueur édictées par la douane.

Au regard de ce qui précède, nous nous posons la question principale suivante : **Comment la société MLT procède-t-elle à ses opérations de dédouanement de marchandises importées par voie maritime ?** Pour mieux investir cette problématique dans son ensemble, nous l'avons subdivisée en questions spécifiques à savoir :

- le matériel est-il indispensable dans la recherche d'une amélioration et d'une optimisation des procédures de dédouanement à l'import ?
- les moyens appropriés dans le temps et dans l'espace peuvent-ils faciliter l'organisation et la gestion des opérations de dédouanement des marchandises importées par voie maritime ?
- la particularité des procédures de dédouanement des marchandises à l'import ?

Ainsi notre thème sur « Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : cas de la MLT » s'explicitera à travers deux(02) parties essentielles. Notre étude consistera tout d'abord à aborder le cadre de l'étude (Première partie). Pour finir, nous analyserons les résultats obtenus en dégagant les forces, faiblesses, menaces, opportunités de la situation actuelle de la MLT qui s'en suivront des recommandations, le cadre Analytique (Deuxième partie). Pour faire ce travail, nous allons, entre autres, traiter la question dans deux parties distinctes et complémentaires à savoir :

❖ **le cadre de l'Etude**

❖ **le cadre Analytique**

PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE

**CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE
ET SON ENVIRONNEMENT**

I. Présentation de l'Environnement de MLT

La compréhension de l'environnement de l'entreprise nous permet de mieux la connaître. Ainsi, l'environnement d'une entreprise se définit comme étant l'ensemble de ses éléments internes et externes susceptibles d'influer positivement et/ou négativement ses activités et ses équilibres. C'est dire que, l'environnement présente plusieurs dimensions dont chacune est importante. Et c'est dans ce sens qu'on distingue à ce jour :

- ❖ le microenvironnement,
- ❖ le macro-environnement.

1.1.Le Macro environnement

Dans le cadre général, le macro-environnement intègre tous les facteurs d'évolution de la société. Ces facteurs influencent la vie de l'entreprise sans que celle-ci ne puisse exercer aucune influence en retour. Autrement dit, le macro-environnement est constitué d'éléments sur lesquels l'entreprise n'a aucun pouvoir de décision mais qui, influent considérablement sur son équilibre et sur son activité. Ainsi, le macro-environnement de la société MLT est entre autres, constitué d'éléments suivants :

1.1.1. L'environnement géographique

La ville de Dakar est la capitale économique, politique et culturelle du Sénégal. Les caractéristiques du Sénégal ont été développées dans la première partie de cette étude, plus précisément, dans le contexte de l'étude. Par contre, la ville de Dakar est située à l'extrême ouest de la Presqu'île du Cap-Vert, au bord de l'océan atlantique. Sa population est estimée 23,17% de la population nationale et concentre près de 80% des activités économiques du pays. C'est la raison pour laquelle, la majorité d'entreprises industrielles et commerciales sont implantées dans la région de Dakar. C'est ainsi que la société MLT a été implantée dans la ville de Dakar, afin de bénéficier de ses avantages géographiques et voire, ceux du pays. En effet, son implantation dans la ville de Dakar s'explique en grande partie par la présence du Port Autonome de Dakar qui offre de formidables conditions nautiques aux opérateurs maritimes grâce à sa position géographique. Il est situé à la pointe de la côte occidentale de l'Afrique, à l'intersection des lignes reliant l'Europe à l'Amérique du sud, l'Afrique du nord

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

et à l'Afrique du sud. Il représente ainsi une escale naturelle des navires croissants sur les lignes nord-sud. Par rapport à sa position géographique, il sert aussi les pays avoisinants et constitue un couloir naturel des dessertes pour les pays enclavés tels que le Mali et le Burkina Faso. En parallèle, tous ces avantages permettent aux sociétés qui évoluent dans le secteur de transit, plus précisément, la société MLT, d'accroître sa part de marché, grâce au trafic des importations, des réexportations vers ces pays enclavés qui croît de manière exponentielle et des marchandises en transit via le port de Dakar pour l'hinterland.

1.1.2. L'environnement économique

L'économie sénégalaise repose en grande partie sur l'agriculture, mais aussi sur les droits et taxes perçues par le Trésor public. Le Sénégal a une économie extravertie, c'est-à-dire, tournée vers l'extérieur et une balance de paiement déficitaire. Ce qui indique, que la valeur des importations l'emporte sur celle des exportations. Ces importations sont réalisées en grande partie, par voie maritime, car le Port Autonome de Dakar demeure l'un des poumons de l'économie du Sénégal. Cette réalité justifie en grande partie, la création des sociétés de transit notamment. Celles-ci, grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC), réalisent leurs opérations en douane dans un laps de temps, par le biais du système GAINDE intégral et permet aux opérateurs économiques de contrôler simultanément les trois flux qui comptent dans le transport, c'est-à-dire, la cargaison, l'information qui l'accompagne et le règlement financier. C'est ainsi que ce système assure en grande partie la gestion des opérations douanières de la société MLT, tout en minimisant le facteur temps.

1.1.3. L'environnement politique et social

Le Sénégal est un pays reconnu pour sa stabilité politique. Avec la mondialisation, le secteur des transports, autrefois sous exploité, est aujourd'hui, très sollicité avec l'augmentation des transactions et les relations entre différentes entreprises nationales et multinationales. Au niveau social, on note une forte présence des transitaires qui évoluent dans le secteur informel, et ces derniers ralentissent le développement des sociétés qui évoluent dans le secteur formel, à l'instar de la société MLT. En dépit de la concurrence, cette société affirme toujours, sa volonté d'accepter des étudiants stagiaires et d'assurer la formation de son personnel. Ces actions seront bénéfiques à long terme et constitueront une source de croissance et de développement pour le Sénégal.

1.2. Le Micro environnement

Généralement, il intègre tous les facteurs d'évolution de la société. Ainsi, quatre facteurs ou éléments influent la vie de l'entreprise sans que celle-ci ne puisse exercer immédiatement une influence en retour. Autrement dit, le microenvironnement est composé d'éléments ou de forces sociétales [souvent proches de l'entreprise] sur lesquelles, l'entreprise n'a qu'un pouvoir de décision limité et qui influent considérablement sur son activité, son équilibre, eu égard à son secteur d'activité et sa compétitivité. Il s'agit des clients, des fournisseurs, des partenaires, des financiers entre autres. Ainsi, le microenvironnement comprend donc les concurrents et les partenaires immédiats de l'entreprise. Partant de ces faits, le microenvironnement de la société MLT regroupe notamment, les éléments suivants :

1.2.1. La concurrence

Les activités de transit, déménagement, transport, consignation, etc., sont de plus en plus soumises à une concurrence internationale rude et aux aléas des marchés financiers. La qualité et le coût de services offerts à ses clients ainsi que le respect des délais de livraison constituent, par conséquent, de sérieux arguments pour fidéliser ses clients dans un domaine très concurrentiel. En effet, les principaux concurrents de la société MLT sont notamment : DHL Global Forwarding, Bolloré Africa Logistics, la société MARITALIA SA, la société SNTT Logistics.

1.2.2. Les clients de la société MLT

L'ambition première de la société MLT est, la satisfaction de ses clients. Elle est au cœur de sa stratégie commerciale, tout en restant un partenaire incontournable pour ces derniers. En effet, aux clients, sont offerts des solutions sur mesure, compétitives, à forte valeur ajoutée et dans les meilleurs délais, ainsi que des services très innovants. Les principaux clients de la société sont : les Ciments du Sahel : clinker, ciment, cité Genève/Dakar : céréales, comptoir commercial Mandiaye NDIAYE : céréales, Nell Steel : fer à béton, SEDIMA : Aliments de volailles, Sénégal Mines : phosphates à l'export, UNICEF .

1.2.3. Les partenaires de la société MLT

Les différents partenaires de la société sont :

- VOPAK.SA
- Excom International

- VIA :Visibilité, Image, Audience
- NET :Negoce, Exchange, Trading
- Les Ciments du sahel
- FONDEF, Fonds de Développement de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle
- PAD, Port Autonome de Dakar
- COSEC, Conseil Sénégalais des Chargeurs
- SCA, Sécurité Contrôle Assistance...

II. Présentation de la société Manutention Logistique Transports(MLT)

2.1. Historique de la société MLT

Manutention Logistique Transports SA, MLT SA, est une société anonyme créée en 2005 par son directeur général M. NDIANKOU MBENGUE qui à l'époque comptait 18ans d'expérience de gestion d'entreprise et dirigée par une équipe forte d'une expérience professionnelle avérée de près de deux décennies. , M.L.T. SA, s'est aujourd'hui positionné de façon forte appréciable dans le domaine des activités portuaires. Notre engagement à réduire le fossé entre les clients et leurs marchandises, a fait que notre expertise a été positivement sanctionnée par nos nombreux partenaires.

La qualité de notre équipe dirigeante a eu pour résultat l'élargissement de notre champ de compétence en dehors des activités dites traditionnelles. Actuellement, nos principales activités tournent essentiellement autour de la manutention, la logistique, la consignation, le transit, le transport et la tierce détention. Nous intervenons dans tout le Sénégal mais aussi dans la sous-région où nous avons ouvert des bureaux locaux, notamment en Guinée Bissau, au Mali, en Gambie, en Mauritanie, en Guinée et au Ghana.

La société VOPAK SA nous sert de HUB pour nos activités en Europe, en Amérique et en Asie. MLT SA s'est positionnée comme la première société de manutention de pondéreux dans le Port de Dakar. Forte de tous ces atouts, nous espérons vous compter parmi nos interlocuteurs. MLT SA pour vous conseiller, vous assister, vous orienter et vous satisfaire.

2.2. Localisation de la société MLT

Son siège social se trouve au 33 boulevard de la libération, en face mole 1 Port Autonome de Dakar. MLT SA s'est positionnée comme la première société de manutention de pondéreux dans le Port de Dakar.

2.3. Statut Juridique et Organisation de l'entreprise MLT

2.3.1. Statut Juridique de la société MLT

La société MLT est une société Anonyme SA au capital de 45.000.000 F CFA, son Siège Social est situé au 33 Boulevard de la Libération en face du môle I du Port Autonome de Dakar (SENEGAL). Ses coordonnées sont :

- N° Commissionnaire en Douanes: 180
- N° Crédit Douanes: 288
- Téléphone: +221 33 889 92 92
- Fax: +221 33 842 99 89
- Email: mltsa@orange.sn ou mltsa@mltsa.com
- Agrément dans le domaine de la Manutention, Logistique et Transports.

2.3.2. Organisation de la société MLT

Dans le but de mener à bien les tâches qui lui sont confiées, la MLT.SA a une structure fonctionnelle qui se compose de la manière suivante :

- ❖ **La Direction Générale**, elle se charge de signer tout document devant être transmis à l'appréciation du Président Directeur Général (documents administratifs, comptes bancaires, documents comptables et fiscaux). Elle se charge du suivi comptable et financier, supervise et coordonne l'ensemble des directions et services, s'occupe de la gestion des commandes et des correspondances avec les tiers.
- ❖ **La Direction du personnel et juridique**, les missions de cette direction sont les suivantes : le recrutement du personnel, la gestion de la paie du personnel, les contentieux, se charge des déclarations sociales.

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

- ❖ **La Direction financière et comptable**, cette dernière a pour mission de s'occuper : du suivi de la comptabilité, du contrôle des analyses de comptes, de l'analyse et du suivi des comptes de salariés, des impôts et charges sociales, du suivi des débours, des inventaires physiques, des arrêtés des comptes en fin d'exercice, la supervision de l'équipe comptable (caissiers et comptable).

- ❖ **Le Service transit**, ce service est chargé de plusieurs tâches que nous pouvons segmenter en 3 niveaux qui sont :

Au 1er niveau des tâches nous avons :

- ✚ l'ouverture du dossier de transit ;
- ✚ la signature de l'ordre de transit ;
- ✚ l'établissement de la note de détail ;
- ✚ le dépôt des imprimés à la douane ;
- ✚ le suivi des dossiers déposés à la douane.

Le 2ème niveau de tâches consiste à :

- ✚ chercher les bons à enlever au parc pour les formalités d'enlèvement ;
- ✚ chercher le bon informatique à déposer pour les formalités de GAINDE ;
- ✚ faire des formalités au niveau du transport pour avoir le bon de livraison.

Dans le 3ème niveau des tâches : Il est question de faire sortir les marchandises après la récupération des bons à enlever et de livraisons.

- ✚ Les manutentionnaires : Ils sont chargés de remplir les formalités portuaires (enlèvement, paiements des frais de débarquement).
- ✚ Le courtier : Il procède à l'exécution des différentes courses de l'entreprise.

2.4. Activités et Missions de l'entreprise MLT

2.4.1. Activités de l'entreprise MLT

- ✚ Manutention Bord Terre
- ✚ Consignation de navire
- ✚ Logistique
- ✚ Transbordement

- ✚ Transit
- ✚ Transport
- ✚ Tierce détention
- ✚ Livraison
- ✚ Trans shipping
- ✚ Dédouanement de marchandises
- ✚ Chargement, déchargement, transbordement, transport et livraison de marchandises aussi bien à l'import, à l'export qu'en réacheminement de marchandises.
- ✚ Entreposage de marchandises.

2.4.2. Missions de l'entreprise MLT

Les activités de la Manutention Logistique Transport reposent sur le transit, la manutention la logistique et la consignation. Actuellement, les activités de l'entreprise sont essentiellement basées sur le transit qui a une grande part dans le chiffre d'affaire de l'entreprise. Dans le transit nous avons le dédouanement de marchandises que la MLT effectue, en tant que commissionnaire agréé en douane. C'est pour cette raison qu'il nous semble important d'évoquer les différentes étapes par lesquelles s'effectue le dédouanement d'une marchandise à la MLT.

L'article 38 du CD prévoit que les marchandises introduites sur le territoire douanier de la communauté doivent être conduites sans délai par la personne qui procède à cette importation, en utilisant le cas échéant la voie déterminée par l'autorité douanière et selon des modalités fixées par cette autorité.

- Soit au bureau de douane désigné par l'autorité douanière ou tout autre lieu désigné ou agréé par le service.
- Soit dans une zone franche, si l'importation des marchandises dans cette zone franche doit s'effectuer directement par voie maritime sans emprunter une autre partie du territoire douanier de la communauté.

En application de l'article 40 du CD, les marchandises doivent être présentées en douane par la personne qui les a introduites dans le territoire douanier de la communauté ou bien par la personne qui a la charge de leur transport après cette importation.

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

La conduite en douane consiste à acheminer les marchandises à importer ou à exporter vers le bureau de douane compétent le plus proche de la frontière douanière afin d'accomplir certaines formalités. Elle s'impose pour toute marchandise quelle que soit sa valeur, même si elle est exemptée de droits et taxes.

Les dispositions légales qui réglementent la conduite en douane ont pour but de canaliser les trafics commerciaux afin que toutes les marchandises qui entrent ou qui sortent du pays soient présentées à la douane pour éviter l'exportation illicite de la marchandise et à empêcher le versement frauduleux de la marchandise sur le marché national dans le cas d'une importation. Elle varie selon les modes de transport utilisé. Par voie maritime, les marchandises transportées sont inscrites sur un document appelé « manifeste » qui est daté et signé par le capitaine du navire. Ce dernier est tenu de se présenter au service des douanes lorsque le navire pénètre dans la zone maritime du rayon des douanes.

Le manifeste nous renseigne sur la nature et le nombre de colis chargés à bord du navire, les numéros et marques de colis, la nature des marchandises contenues dans le colis, l'origine et la provenance des marchandises, l'expédition et le destinataire etc. (manifeste de cargaison). Il y a aussi des manifestes spéciaux qui nous renseignent sur les positions de bord (manifeste de provision de bord) et des bagages appartenant à l'équipage du navire (manifeste de pacotille). Le manifeste doit être déposé dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire, les dimanches et jour fériés n'étant pas comptés.

Les transporteurs après avoir effectués l'opération de conduite en douane doivent effectuer celle de mise en douane. La mise en douane consiste à placer la marchandise dans une enceinte sous surveillance douanière en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement.

Elle se matérialise par le dépôt obligatoire du document de transport (manifeste, feuille de route etc.) qui constitue la déclaration sommaire. Celle-ci permet à la douane de prendre en charge les marchandises. En transport maritime, c'est le dépôt du manifeste qui constitue la déclaration sommaire. Cette déclaration comprend les documents suivants :

- **Le manifeste général de cargaison** : Il retrace l'état général du chargement du navire ;
- **Les manifestes spéciaux** : Ici nous retrouvons le manifeste de provision de bord et le manifeste de pacotille. Le manifeste de provision de bord reprend la liste des denrées

alimentaires et du carburant destiné au ravitaillement du navire. Le manifeste de pacotille quant à lui reprend la liste des bagages ou effets personnels des membres de l'équipage du navire ;

- **Le connaissement** : C'est l'élément qui matérialise le contrat de transport maritime .Il est établi en 4 exemplaires : un exemplaire pour le destinataire (l'original ou encore titre de propriété), un exemplaire pour le chargeur (récépissé pour servir de preuve contre l'armateur), un exemplaire pour l'armateur (preuve contre le chargeur en cas de contestation, et enfin un exemplaire pour le capitaine du navire qui est informé des conditions du contrat dont il assure l'exécution ;
- **La charte partie** : La charte – partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Elle est donc l'instrument du contrat d'affrètement ;
- **Le certificat de nationalité** : Tout navire doit avoir un acte de nationalité et être répertorié sur l'état de contrôle tenu par l'autorité maritime. Cet acte renferme les informations portant sur le nom, le tonnage, et le port d'attache du navire.
- Le dédouanement proprement dit des marchandises importées ou exportées intervient après la conduite et la mise en douane en plusieurs phases : l'ouverture du dossier, l'établissement et le dépôt de la déclaration en détail, vérification de la déclaration et des marchandises, liquidation et acquittement des droits et taxes, enfin l'enlèvement des marchandises.

III. L'ouverture du dossier et établissement de la déclaration en détail

3.1. L'ouverture du dossier

Le dépôt de l'ordre de transit, traduit la situation juridique ou le désir du client de placer sa marchandise à la disposition de son transitaire en douane. L'ordre de transit est un document qui permet au transitaire d'intervenir juridiquement dans le cadre du dédouanement.

L'ouverture du dossier à la MLT s'effectue par le chef de service transit. Lorsqu'elle est faite on considère que client a trouvé un terrain d'entente avec le transitaire pour qu'il puisse commencer à effectuer les démarches. L'ouverture de dossier comprend les mentions suivants

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

: le numéro de répertoire du dossier ouvert, la date d'ouverture du dossier, le nom du propriétaire des colis, le numéro du connaissement, le port d'embarquement des marchandises, le nombre de colis, la désignation commerciale, le poids brut, le régime déclaré.

3.2. Etablissement de la déclaration en détail

Déclarer en douane, c'est indiquer au service des douanes tous les éléments d'identification d'une marchandise en vue de faire appliquer toutes les dispositions législatives et supplémentaires relatives au régime choisi par le déclarant.

Lors d'un achat à l'international, le fournisseur envoie au client l'ensemble des catalogues pour qu'il fasse le choix sur les produits qu'il désire acheter. Une fois que le client a eu à choisir les produits qui lui conviennent, il passe sa commande auprès du fournisseur et s'arrange du mode de paiement (à l'avance, après livraison, par crédit documentaire, dès réception etc.). Le fournisseur dès réception de la commande, envoie automatiquement au client une facture pro forma.

Nous pouvons considérer à ce niveau que le processus de dédouanement commence dès que l'acheteur émet son bon de commande car c'est à partir de cette opération que tout commence.

Selon les dispositions de l'article 69 du code des douanes, toutes les marchandises importées et exportées, y compris celles faisant l'objet d'une exemption des droits et taxes à l'entrée, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail.

La déclaration en détail est l'acte juridique par lequel le déclarant assigne un régime douanier à des marchandises déterminées (ex : mise à la consommation, entrepôt, exportation etc.). Elle est fondée sur le principe de la déclaration contrôlée car il appartient au déclarant de rédiger sa déclaration et à la douane de contrôler sa conformité.

Cela permet de fixer sans ambiguïté la responsabilité de l'assujetti et de pouvoir donner des suites contentieuses aux éventuelles irrégularités relevées sur les déclarations. Elle a un caractère obligatoire, scripturale par rapport à la saisie sur GAINDE, itérative car on la renouvelle à chaque nouvelle opération, irrévocable car on ne peut pas changer les termes sauf exception, personnelle car elle fournit toutes les informations nécessaires pour permettre l'identification des marchandises.

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

Avant d'établir la déclaration en détail proprement dite qui est un imprimé informatisé par le système GAINDE, nous établissons d'abord une note de détail manuel dans laquelle nous déterminons : l'espèce tarifaire, l'origine, la provenance, le poids brut, le poids net, la valeur FOB, le fret, l'assurance, la valeur CAF, le nombre de colis, ainsi que la liquidation des droits et taxes de la marchandise. Une fois que la note de détail est dressée, ces informations sont mises dans le système GAINDE avec soin par l'opératrice de saisie qui fera sortir la déclaration en détail.

❖ Les documents à joindre à la note détail sont :

- ✚ La facture ;
- ✚ Le certificat d'origine ;
- ✚ Le titre de transport (ex : le connaissement) ;
- ✚ D'autres documents peuvent être exigés selon la nature des marchandises à déclarer. Il s'agit de tous les documents justificatifs de la situation des marchandises au regard des diverses réglementations auxquelles celles-ci sont assujetties (certificats d'origine, sanitaire, phytosanitaire, etc.) ;
- ✚ Il y a aussi les documents liés à l'application du programme de vérification des importations (PVI), la société d'inspection (COTECNA) délivre en amont et en aval la déclaration préalable d'importation (DPI) et l'attestation de vérification (AV).

❖ Quand est-ce que l'AV est nécessaire ?

L'attestation de vérification (AV) est nécessaire lorsque la déclaration préalable d'importation (DPI) est soumise à une inspection. Elle peut être demandé dans les cas suivant :

- Lorsque la marchandise est venu en vrac et si sa valeur FOB est supérieur ou égale à 3 000 000 FCFA ;
- Quand la marchandise vient en conteneur (CTN) spécialisé, il nécessite aussi une AV sans pour autant tenir compte de la valeur FOB. Néanmoins, il est à noter que les marchandises qui viennent en vrac sont exonéré d'AV les marchandises tels que le fer et les vieux journaux car ils ne sont pas soumis à une inspection avant embarcation.

❖ Le processus de la DPI a l'AV

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

La DPI est un document délivré par la COTECNA lors d'une importation dont la valeur FOB est supérieure à 1 000 000 FCFA. La COTECNA du pays du client va envoyer un de ces représentants de la COTECNA du pays du fournisseur pour être présent le jour de l'emportage dans le but d'éviter qu'il y ait fraude. Après vérification par les agents de la COTECNA de la nature, du poids, de la quantité de la marchandise tous les conteneurs seront fermés avec un plomb COTECNA ce qui montre que la marchandise a été inspecté.

Après avoir fini d'effectuer la vérification, la COTECNA du pays du fournisseur fait un rapport à la COTECNA du pays du client. A l'arrivée des marchandises, l'importateur remet la facture définitive et le connaissement à la COTECNA. Après vérification, la COTECNA va délivrer l'AV. Si toutes ces étapes n'ont pas été respectées une amende de 20% sur la valeur en douane sera payé car ici on va considérer que la voie légale a été contournée (le contournement).

3.2.1. Le système GAÏNDE

Le système GAINDE a été mis en place dans le but d'avoir un système de communication informatisé fluide pour l'usager, offrir à l'utilisateur une disponibilité du système en permanence, disposer d'un système d'utilisation facile et nécessitant de faibles coûts de maintenance, pouvoir gérer tout en garantissant un niveau de confidentialité requis .Ce système fonctionne sur la base d'une interconnexion entre les différents acteurs du processus de dédouanement .De plus il sert à l'établissement de la déclaration en détail, l'échange des données informatisées (EDI), la gestion des magasins et aires de dédouanement , la prise en compte du type de conteneur, la simplification des modalités d'exécution des procédures de visite, la gestion des régimes économiques et particulier, l'attribution automatique du bon à enlever etc.

3.2.2. Le système ORBUS

Le système ORBUS est un système informatique de facilitation de collecte de documents de pré-dédouanement. Il a été mis en exploitation le 21 Janvier 2004 et lancé officiellement le 12 Mai 2004 par le Ministre Délégué auprès du Ministre de l'Economie et des Finances chargé du budget.

Il met en relation le transitaire, la COTECNA, les banques de même que les industries et crée ainsi un espace virtuel dans lequel ces différents acteurs du dédouanement peuvent procéder à

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

des échanges d'informations très rapidement dans la transparence. Il prend en charge les requêtes et assure le suivi des dossiers à la place des transitaires.

Il s'occupe d'établir la DPI, l'AV, l'attestation d'importation, l'autorisation de change, l'engagement de change et compte avec le temps élargir son champ d'activité. Une fois connecté à ORBUS l'entreprise de transit à la possibilité d'avoir tous ces documents sans pour autant se déplacer. Il suffit juste de rentrer les différentes données dans le formulaire d'initialisation à l'import.

3.3. Le circuit douanier

Le circuit douanier est l'ensemble des contrôles que le service de douane fait passer à chaque dossier de déclaration en détail jusqu'à l'obtention du bon à enlever. La douane a instauré ce circuit pour établir un contrôle approfondi de chaque déclaration. Le circuit en douane s'effectue au niveau du service des douanes du port (môle 2 et môle 8). Le circuit se fait en plusieurs étapes :

3.3.1. Chef de section

Il vérifie le dossier, regarde si le déclarant a utilisé les imprimés réglementaires et que le délai imparti de dépôt est respecté. Après, il signe et envoie le dossier à la section recevabilité.

3.3.2. La recevabilité

A la recevabilité, on effectue un contrôle de fond du dossier. Il est question de vérifier si tous les éléments exigés sont bien fournis. Quand tous les documents sont complets, le chef de la recevabilité appose un cachet comportant la lettre R qui signifie recevable sur le dossier et est aussitôt envoyé à la distribution. Toutes les déclarations ne remplissant pas les conditions requises vont être rejetées et seront acceptées lorsqu'elles seront corrigées ou complétées.

Après les déclarations sont enregistrées sur un registre suivant un régime douanier de la marchandise à dédouaner.

3.3.3. Le chef de bureau de section et des écritures

Son rôle est de contrôler tout ce qui est écriture. Il regarde tous les détails des documents et s'il trouve une anomalie, le dossier est aussitôt rejeté. S'il y a des rectifications par exemple sur le poids de la marchandise ou des erreurs sur les articles, il peut avoir une amende pour

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

rectification. Lorsque le dossier est rejeté, le chef de section fera part des motifs du rejet. Dans le cas où le dossier est admis il passe à la visite.

3.3.4. Le chef de visite

C'est le chef de tous les vérificateurs, son rôle est de coordonner la vérification. Il envoie les vérificateurs vérifier les marchandises qu'il juge douteuses et même celles qui ne le sont pas. Il est chargé de la cotation. Il vérifie le nom de l'inspecteur de visite désigné sur le dossier, et s'il est apte à le traiter, au cas contraire il change la cotation. Il peut aussi décider du type de circuit que doit faire ce dossier.

3.3.5. La distribution

Son rôle consiste à enregistrer les différents dossiers que chaque inspecteur devra traiter. C'est à ce niveau que l'inspecteur traitant (vérificateur) prend possession des dossiers qu'il doit traiter.

3.3.6. L'inspecteur traitant ou vérificateur

Son rôle est de vérifier les quantités, le poids, si la liquidation des droits et taxes est conforme. S'il voit que tous les documents sont exacts il délivre le bon à enlever. Dans le cas où il a des doutes, il peut faire la visite à quai pour vérifier si l'espèce et les quantités mentionnées sont bonnes ou pas. Dans la mesure où il juge que les marchandises sont fragiles, le déclarant peut demander une visite à domicile.

Une fois que le bon à enlever est obtenu, on peut payer les frais de débarquement à la compagnie consignataire et cette dernière va délivrer le bon de la compagnie. Après avoir eu le bon de la douane et celui de la compagnie, il faut avoir le visa du port. Quand tous ces documents sont réunis on va chez le magasinier pour qu'il fasse le bulletin de livraison (BL).

Tous ces éléments seront présentés au chef de brigade pour faire le GAINDE qui consiste à l'octroi du visa et à la désignation d'un agent d'escorte. Cet agent d'escorte accompagne la marchandise jusqu'au domicile pour effectuer l'ecor qui consiste à vérifier si la quantité et l'espèce tarifaire est exacte conformément aux informations qui ont été fournies. Après avoir fait l'ecor, l'agent établit un bulletin d'ecor qui tient lieu de rapport.

Ce bulletin d'ecor va être signé par l'agent et le client (déclarant). Pendant l'ecor, si la douane se rend compte qu'il y a un excédent de marchandises, elle est à mesure de confisquer cette marchandise ou de procéder au scellage du magasin. Ensuite, la douane va poursuivre le client

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

pour le paiement des excédents. Le contrôleur fera une détention qu'il donnera à son chef qui fera la liquidation des droits et taxes de ces excédents.

3.4. Nomenclature et liquidation des droits et taxes

3.4.1. La nomenclature des droits et taxes

a) Les droits de porte

Les droits de porte sont constitués exclusivement par le droit de douane(DD) et la redevance statistique(RS).Le droit de douane frappe les produits selon leur origine et leur provenance. Il a un but essentiellement protecteur. Ses taux sont :

- DD0 = 0%
- DD1 = 5%
- DD2 = 10%
- DD3 = 20%

✚ **La redevance statistique (RS) :** elle est applicable à tous les produits importés des pays tiers et mis à la consommation. Taux unique de 1%.

b) Les taxes intérieures

✚ La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Sont notamment assujettis à la TVA, les producteurs, les commerçants grossistes, les prestataires de services et les importateurs. La neutralité fiscale, par rapport aux produits nationaux, est ainsi respectée avec la taxation des produits importés mis à la consommation sur le territoire Sénégalais. Taux unique de 18%.

✚ La taxe d'égalisation (TE)

Elle frappe toute mise à la consommation effectuée par une personne physique commerçante, qu'elle soit bénéficiaire ou non d'un numéro d'identification aux taxes intérieures (NITI).

✚ Les autres taxes intérieures (ou taxes sur la consommation)

Elles sont perçues sur les produits suivants : l'alcool, liquides alcoolisés, boissons gazeuses, café, thé, corps gras alimentaires, tabacs et noix de cola. Depuis 1987 ces taxes sont devenues ad valorem. Taux divers variant suivant le produit.

c) Les prélèvements ou taxes parafiscales

✚ Le prélèvement du conseil sénégalais des chargeurs (COSEC)

Il est perçu sur toutes les marchandises importées par voie maritime au taux unique de 0,20%.

✚ La taxe parafiscale sur le tissu (TPF)

Elle frappe tous les tissus importés au Sénégal, à l'exception des écrus, taux unique de 1%.

✚ Le prélèvement du fond pastoral (PFP)

Ce prélèvement est effectué sur toute mise à la consommation de viande. Taux applicables :

- 100F /KN pour les importations de viande de bovins, d'ovins et de volaille.
- 50F /KN pour les importations de viande de porcins.

✚ Le prélèvement communautaire de solidarité(PCS)

Le PCS frappe les marchandises importées des pays tiers à l'UEMOA et mises à la consommation. Taux unique de 1 %.

✚ Le prélèvement communautaire CEDEAO (PC/CEDEAO)

Le PC/CEDEAO est applicable aux marchandises importées dans la communauté en provenance des pays tiers et mise à la consommation. Il a un taux unique de 0,5 %.

3.4.2. Mécanisme de protection

La taxe conjoncturelle à l'importation (TCI) est destinée à amortir les effets des variations erratiques des prix internationaux de certains produits sur la production communautaire et à contrecarrer les pratiques déloyales. Elle s'applique à un produit donné lorsque son prix CAF frontière communautaire est inférieur au prix de déclenchement. Le taux de la TCI est fixé à 10 % de la valeur déterminée à partir du prix de déclenchement.

a. Liquidation des droits et taxes

Liquidier une taxe consiste à calculer le montant des droits et taxes dus par le déclarant. La liquidation s'effectue à partir des taxes qui doivent être payées selon la position tarifaire de la marchandise. La base taxable lors de la liquidation est la valeur CAF donc c'est à partir de cette valeur qu'on fait les calculs.

b. Détermination de la valeur en douane

La valeur en douane est constituée par :

❖ La valeur C & F (valeur FOB + Fret)

Si la personne physique ou morale importatrice n'est pas titulaire d'une carte d'importateur - exportateur et n'assure pas ses marchandises.

❖ La valeur CAF (valeur FOB+ assurance + fret)

Si l'importateur est titulaire d'une carte d'importateur – exportateur ou si l'importateur n'est pas titulaire d'une carte importateur – exportateur mais assure ses marchandises.

c. Les taxes exigibles lors de la liquidation

✚ Droits et taxes exigibles dans tous les cas : DD, TVA, RS

✚ Droits et taxes exigibles dans certains cas : TPF, COSEC, PCS, PC/CEDEAO, TCI, Autres TI, PFP, TE.

❖ Quelques formules usuelles pour la liquidation des droits et taxes

Valeur FOB = EXWork + FOB

✚ Assurance maritime = Valeur FOB X 0.2%

✚ Valeur CAF = Valeur FOB + Fret + Assurance

✚ Poids de chaque article = [Poids total x Fret de chaque article / Fret total]

Remarques : Les articles qui ont le même fret ont également le même poids.

➤ $TVA = (DD + RS + Valeur CAF) \times 18\%$

3.5. Le circuit d'enlèvement

Pour l'accomplissement de cette opération, nous avons recours aux services de la logistique de la société de transit et de l'accord des autorités douanières. Le transitaire doit déployer d'importants moyens humains et matériels pour les déplacements de liaison entre la direction, les autorités portuaire et la douane sénégalaise. Il faut souligner que la détention de certains

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

documents est nécessaire pour la bonne marche de cette opération. Nous pouvons citer les documents suivants :

- Le bon à enlever de la compagnie consignataire ;
- Le bordereau de livraison frappé d'une taxe au profit de la douane pour le travail supplémentaire commercial (TSC);
- Le bon à enlever Douane.

Puisque tout le travail se fait dans l'enceinte portuaire et en accord avec les nouvelles dispositions prises par le gouvernement, il faut avoir un badge et une liste portant le visa de port qui permet de circuler librement dans le port. Arrivés au port, mon encadreur et moi sommes allés au bureau taxe du port pour payer les redevances pour occupation du terre-plein. En effet, au-delà de 15 jours, le port exige une taxe sous forme d'astreinte sur laquelle on applique la TVA. Elle est de 5000 FCFA par jour pour les conteneurs de 40'.

L'enregistrement de la déclaration au bureau GAINDE doit être effectué. Pour cela, il faut remettre à l'agent de douane trois documents : le bordereau de livraison, le bon à enlever douane et la déclaration de mise à la consommation directe.

L'accord de la Douane est matérialisé par un cachet portant la mention « Vu, Gainde » suivi de la date et de la signature de l'agent vérificateur. C'est d'ailleurs ce cachet qui permettra en partie de faire sortir les marchandises du port. Afin d'obtenir le bon de livraison compagnie il faut aller à la compagnie de manutention.

L'accord de l'agent vérificateur de la manutention est matérialisé par son cachet et sa signature sur tous les documents et même sur le bulletin de livraison. Avant d'enlever les marchandises, il faut être en possession des fiches d'état de prise en charge. Dans ces fiches sont mentionnés les numéros et type du conteneur, le plomb, sa position dans le parc, le nom du chauffeur, la date de livraison et le numéro de la remorque.

Au parc, le responsable vérifie le bon de livraison import (BOLI) et le bulletin de livraison avant d'autoriser l'enlèvement. Une copie de la fiche d'état de prise en charge est remise au conducteur pour qu'il puisse localiser le conteneur et le charger sur la remorque indiquée. Les douaniers vérifient si les numéros d'immatriculation du camion et de la remorque correspondent à ceux qui sont inscrits sur le bon de sortie pour que la marchandise puisse enfin sortir du port.

3.6. La cotation de la marchandise et la facturation du transitaire à l'importation

3.6.1. Cotation de la marchandise

La cotation est la détermination d'une cote c'est-à-dire la valeur estimée d'un objet. Cette expression est couramment utilisée dans le jargon du transitaire pour évoquer la détermination du montant des honoraires du transitaire. Elle tient lieu de facture pro forma ou encore de sorte de devis au client.

Lorsque l'importateur veut dédouaner sa marchandise, il demande à son transitaire d'effectuer la cotation de cette marchandise pour avoir un aperçu sur la somme qu'il devra déboursier pour pouvoir être en possession de la marchandise. Cette cotation se fait par le canal d'une facture intitulé « demande de cotation ».

Les transitaires sont tenus d'informer leur clientèle de toutes les modifications tarifaire, de la facilité à obtenir et agir dans l'intérêt de leurs clients. C'est pour cette raison qu'ils perçoivent les honoraires d'agréés en douane, qui sont proportionnels à la valeur des marchandises et relatif à un niveau fixé, modéré, correspondant au service rendu. Ils n'ont pas le droit de procéder à l'augmentation des honoraires d'agréés en douane (HAD) mais par contre, ils sont autorisés à réduire les tarifs sans limites.

Dans l'application du tarif des honoraires d'agréée en douane, pour les marchandises non facturées : effets usagés, déménagement, etc. La valeur à retenir, est celle de l'assurance de l'envoi, ou celle marquée sur les documents d'expédition.

Concernant les déclarations qui se rapportent à plusieurs colis contenant chacun une espèce différente de marchandises, chaque colis sera taxé individuellement à son barème. Pour ce qui est d'un seul colis comportant plusieurs espèces de marchandises la totalité du colis va être taxé au barème de la marchandise qui a la plus grande valeur. Par contre, s'il s'agit d'une transaction incluant un ou plusieurs colis, et dans chaque colis une machine et des accessoires repris à des positions différentes du tarif des douanes, chaque colis sera taxé pour ce qui concerne les honoraires au barème de la marchandise principale. Ceci nous amène à dire que le tarif se calcule pour une seule et même déclaration en douane.

Le tarif des honoraires d'agréée en douane est composé de multiples tableaux comportant des barèmes. Pour chaque position du tarif des douanes, les tableaux portant désignation des

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

marchandises indiquent le numéro de barème applicable pour cette position. Il faut aussi trouver par rapport au tableau l'intervalle dans lequel se trouve la valeur en douane compte tenu de sa position tarifaire.

3.6.2. La facturation du transitaire à l'importation

Après avoir procédé au dédouanement de la marchandise, l'entreprise établit une facture définitive dans laquelle sera mentionnée la totalité de la somme due par le client à l'entreprise.

La facture commence par une rubrique « concerne ». Il faut veiller à ce qu'elle soit correctement remplie. Elle comporte des informations essentielles : les références, le nombre de colis, le poids, marques et numéro, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée qui permet de contrôler les délais. Elle est ensuite composée des rubriques avec les colonnes taxables et non taxable de la TVA : Les sommes acquittées à l'administration des douanes comprennent les droits de douane, la TVA et d'autres taxes parafiscales. Les sommes acquittées à d'autres administrations rubrique peu utilisée.

➤ Les frais de commissionnaires en douane comprennent :

- La commission d'intervention : Elle se négocie librement entre le client et le commissionnaire ;
- Le crédit d'enlèvement : Il s'agit d'une caution mise en place par un organisme du système bancaire au profit du commissionnaire en douane. Cette caution présente un intérêt :
 - ✚ Pour la douane qui est garantie du paiement des droits et taxes ;
 - ✚ Pour l'importateur qui peut procéder à l'enlèvement des marchandises dédouanées, la liquidation douanière n'étant pas encore payé ;
 - ✚ Pour le commissionnaire en douane qui bénéficie d'un délai de paiement de 10 jours des droits et taxes dus sur l'ensemble de la clientèle.
- L'avance des fonds : Cette avance couvre le risque financier du commissionnaire en douane qui avance les sommes importantes (droits et taxes diverses) pour le compte de ses clients ;
- Les frais de dossiers : Ils sont généralement négociés librement et englobent les postes de frais : déclaration, décharge, documents de travail en heures extralégales, taxe fixe, téléphone, correspondance, télex, commission de transit, traitement informatique du dédouanement ;

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

- Les autres frais de transit regroupent : Ils correspondent aux extra frais engagés mais qui ne sont pas prévus dans le contrat (exemple : emballage renforcé), les autres rubriques (le fret, passage portuaire, camionnage, livraison, assurance et gestion). Les commissions d'intervention et les frais annexes des dossiers traités représentent des marges faibles par rapport à l'importance du travail fourni.

3.6.3. Les Moyens

MLT SA dispose pour exécuter ses prestations, de toute la logistique nécessaire et de l'expertise pour vous offrir un service adapté à vos besoins, comme entre autres:

✚ Entrepôts de stockage:

- BEL AIR de surface utile 6 500 m²
- HANN route du service géographique 5 200 m²
- POTOU 4 000 m²
- DIAMNIADIO 3 000 m²

✚ Logistique:

- 27 camions avec porteurs Bennes et plateaux
- Engins de manutention:
 - ✓ 11 engins Hyster de 04 à 24 Tonnes
 - ✓ Pelle Mécanique 980 CAT
 - ✓ Groupes Electrogènes 04 de 35 à 75 KVA
 - ✓ Convoyeurs: Tapis Roulants 04 de 20 mètres et 02 de 24 mètres.

Autres moyens logistiques:

- Chariots élévateurs
- Grues
- Sauterelles
- Engins spécialisés
- Crapauds
- Trémies.

3.7. Perspectives ou Objectifs de MLT

Créer à partir du magasin de Bel Air, une plateforme logistique regroupant l'ensemble de nos activités de logistiques et d'entreposage.

Activer nos bureaux de Guinée Bissau, Cap Vert, Guinée, Ghana. Faire jouer à notre filiale de tierce détention pleinement son rôle en la rendant active non seulement à Dakar, mais aussi dans les pays où nous avons nos bureaux (Guinée Bissau, Cap Vert, Guinée, Ghana)

- Acquérir des unités d'ensachages automatiques
- Acquérir des pelles mécaniques 966/950D

Dans la poursuite de l'atteinte de ses objectifs, MLT SA, qui compte à son actif un important portefeuille client, projette de réaliser une plateforme portuaire à Dakar, pour le traitement de tout type de marchandises.

DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE : ANALYSE, INTERPRETATION ET RECOMMANDATIONS

Dans ce chapitre de notre mémoire, nous allons présenter, puis analyser les informations et les données recueillies.

I. Présentation des données, des informations et résultats de l'enquête

Les informations et données collectées durant cette étude et par le biais du questionnaire, du guide d'entretien, sont les suivantes :

Question n°1: Les moyens appropriés dans le temps et dans l'espace peuvent-ils faciliter l'organisation et la gestion des opérations de dédouanement des marchandises importées par voie maritime?

Les marchandises sont classées en vrac :

- + dans les conteneurs spécialisés ;
- + en entrepôt en fonction de leur poids ;
- + sur les palettes.

Les unités de chargement sont classées :

- + selon chaque mode de transport.

Les types d'emballages sont :

- + cartons ;
- + caisse en bois, papier ou plastique ;
- + cerclage en plastique et en fer ;
- + conteneur.

Le matériel de transport de marchandises est :

- + les navires dans leur diversité ;
- + les camions dans leur diversité ;
- + les camions plateau ;
- + les véhicules de trac.

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

Le matériel de manutention est constitué de :

- + fourchettes ;
- + camions ;
- + grues ;
- + transpalettes.

Les avantages sont entre autres :

- + la capacité de transport en termes de volume et en lourd ;
- + la possibilité d'embarquement de toutes

a) Les caractéristiques des moyens utilisés

- + en entrepôt, les marchandises sont rangées selon le poids mais s'agissant du transport, elles sont rangées en vrac dans des conteneurs et palettes.
- + Les marchandises emballées dans des cartons, caisses en bois, cerclage en plastique et en fer et conteneur.
- + Les équipements de manutention sont généralement les fourchettes, camions grues ou transpalettes.
- + Le matériel de transport utilisé pour la marchandise est généralement le navire, le camion, camions plateau, et les véhicules de trac.

b) Les avantages et inconvénients :

- + les avantages sont : la capacité de transport en termes de volume et en lourd, la possibilité d'embarquement de tous types de marchandises sortes de marchandises en grande quantité et sur de longue distance.

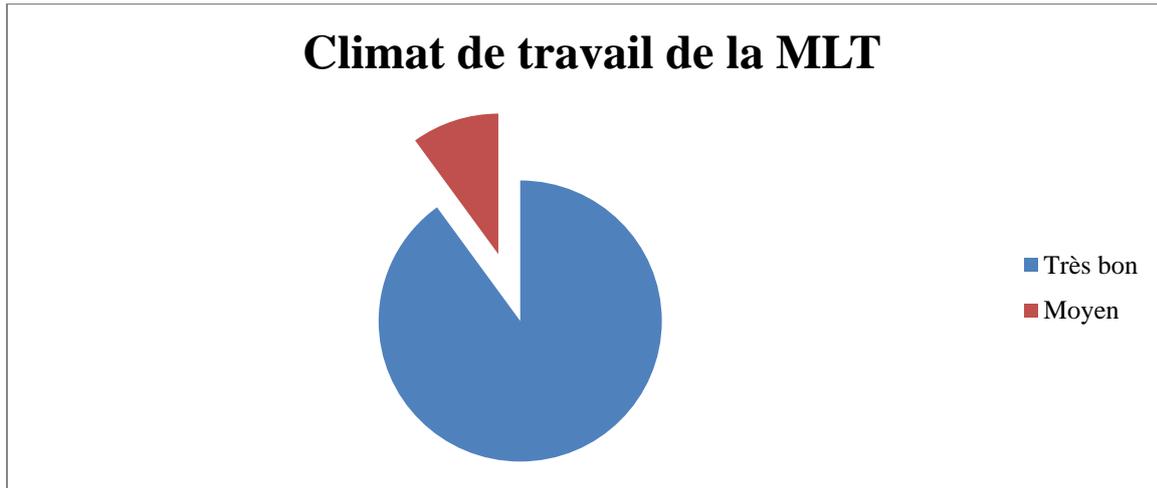
Les inconvénients sont :

- + la lenteur administrative ;
- + un trafic irrégulier ;
- + les délais de parcours long ;
- + coût d'emballages et prime d'assurance onéreux ;
- + dessert uniquement les zones ayant un accès à la mer ou à un fleuve. en grande quantité et sur les longues distances
- + les inconvénients c'est surtout la lenteur, l'irrégularité du trafic, les délais de parcours long, les coûts d'emballages et les primes d'assurance onéreux.

1.1 Présentation des questions et analyse des réponses et données de l'enquête

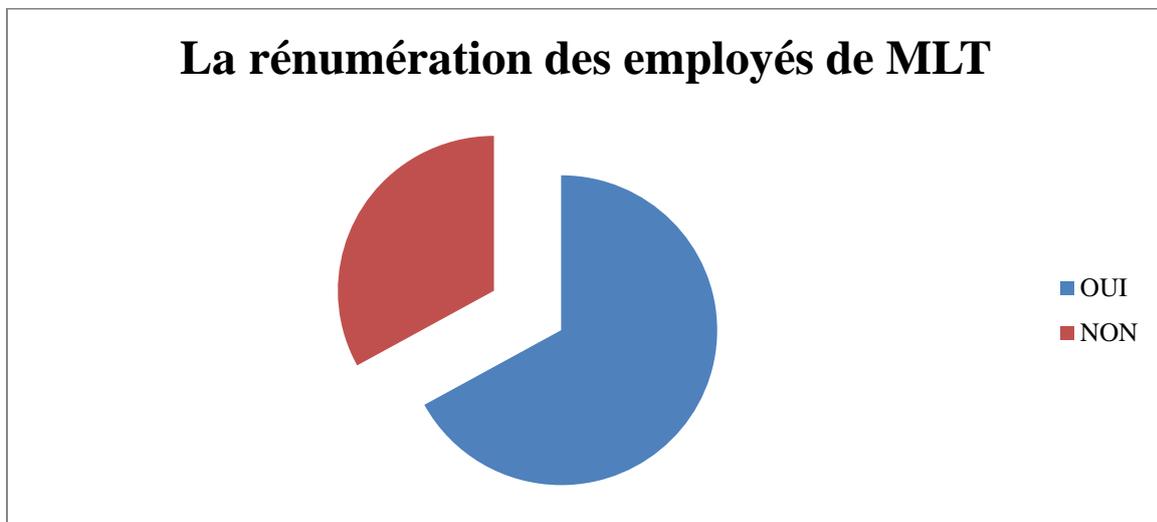
Le questionnaire que nous avons élaboré a été distribué au personnel de MLT et aux agents dans les différents bureaux de douane.

Graphique 1



Interprétation : Nous pouvons tout simplement remarquer que 90% des agents de la structure trouvent convivial le climat de détente de l'entreprise. Cela est dû à l'entente, à la communication et à la compréhension des uns et des autres comme c'est le cas à l'intérieur de certaines sociétés, la MLT met l'accent sur l'harmonie. 10% des personnes sous-entendent que malgré la bonne atmosphère qui prévaut, il y a quand même encore des insuffisances et que tout n'est pas parfait.

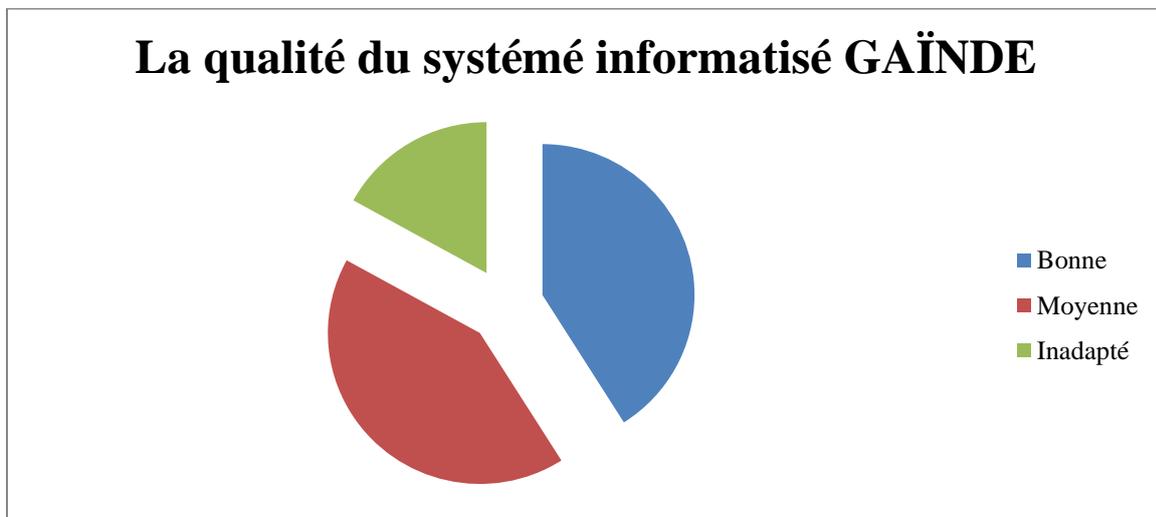
Graphique 2



Interprétation : 67% des personnes sont satisfaites des conditions de travail et de la rémunération perçue. Sans toutefois entrer dans les détails, ces dernières n'ont pas trouvé le besoin de se justifier, ce peut-être pour ne pas compromettre la notoriété de

Le reste de personnes qui répond aux 33% n'est pas tout à fait satisfait des salaires suggèrent une amélioration des moyens matériels en ce qui concerne la logistique.

Graphique 3



Interprétation : Plus de 41% des agents trouvent satisfaisant la qualité du système GAÏNDE quand bien même on y gagne en matière de temps en ce qui concerne la saisie des déclarations utilisation.

42% du personnel trouvent tout de même le système profitable et bien sûr rentable, mais émettent quelques réticences dans la mesure où les défaillances sont de trop de son utilisation.

Enfin, le reste des employés (17%) répondent radicalement à l'inadaptation du système. Selon leur dire, il faudrait passer intégralement en revue ce dernier.

Question 2 : Quelle est la particularité des procédures de dédouanement des marchandises à l'import ?

Ainsi, les agents de douane interrogés, relèvent que ces procédures simplifiées de dédouanement sont prévues pour répondre aux nécessités des échanges commerciaux nombreux et exigeants en célérité. En effet, certaines marchandises nécessitent pour leur préservation, des conditions particulières de conservation. D'autres, en raison de leur

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

spécificité, (produits sensibles), requièrent un enlèvement urgent. Quant aux déclarants, ces procédures sont utilisées en général, dans le cadre du Partenariat Public Privé (PPP). Ce sont des facilités qu'on accorde aux industriels et aux grandes entreprises afin qu'ils puissent disposer « dans les meilleurs délais, de leurs marchandises (matières premières, produits semi-finis, etc.) ». Cependant, ils affirment que si ces derniers bénéficient de ces procédures, c'est parce qu'ils sont des porteurs d'emplois et de revenus. Pour les marchandises non sensibles, l'importateur peut bénéficier de celles-ci par rapport au régime douanier assigné à la marchandise (régime spécial). Elles peuvent dépendre aussi de la nature de la marchandise importée.

Question 3 : Quelle est l'importance du système ORBUS dans les opérations de dédouanement ?

Cette question a été administrée uniquement à l'ensemble des déclarants enquêtés. Selon eux, le système ORBUS a été conçu exclusivement pour la collecte, le traitement et le rattachement de documents de pré-dédouanement, afin de faciliter les procédures de commerce extérieur par les échanges électroniques entre les différents acteurs du commerce extérieur (banque, consignataire, douane, société de transit agréée, COTECNA, etc.). En effet, ce système leur a permis de réduire significativement le délai des formalités de pré-dédouanement, d'optimiser les coûts liés à ces formalités, d'améliorer la qualité du service rendu à la clientèle et de respecter leurs engagements vis-à-vis de leurs clients ainsi que la suppression totale de l'utilisation du papier dans la procédure.

1.2. L'analyse SWOT de la Société MLT

Chaque entreprise évolue dans un environnement qui est susceptible d'influencer positivement ou de perturber ses activités. Dans l'analyse de l'environnement de l'entreprise, plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces et les faiblesses puis les opportunités et les menaces. C'est dans cette perspective que nous nous proposons d'analyser les forces et les faiblesses d'une part, les opportunités et les menaces d'autre part de MLT.

❖ Les forces

Parmi les forces, nous pouvons dire ceci :

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

Comme dans la plupart des sociétés de transit, MLT dispose des agents formés en matière d'import et export, reconnus, d'où la bonne connaissance des procédures et la maîtrise de la profession.

- La proximité des supérieurs hiérarchiques et des employés donne un climat de détente à l'entreprise si bien que le travail d'effectue sans pression.
- On note également que les opérations de dédouanement s'effectuent sans traine et en un temps record.
- L'exécution fidèle des instructions, qui consiste au devoir d'accomplir précisément les différentes clauses contractuelles établies avec son mandant, constitue un atout considérable, car tout transitaire est dans l'obligation de se conformer aux instructions reçues sans excéder les limites de son mandant. Ceux qui ne s'y conforment pas causent préjudice à leur mandant et commettent une faute engageant leur responsabilité.
- Le devoir de conseil : pour toutes les opérations relevant de ces compétences, le transitaire répondant à son obligation, est tenu d'un devoir de conseil et d'information envers son mandant. Il doit avoir la capacité d'informer correctement son client afin de le décharger de tous soucis. C'est dans cette veine que s'inscrit MLT, car avant toute éventualité, le chef de transit informe son client de manière détaillée sur l'ensemble des procédures avant toute signature de l'ordre de transit.
- Rendre compte à son client : MLT répond à l'obligation de rendre compte à son client. Celle-ci consiste à informer le mandant, autrement dit lui faire un compte rendu dans la mesure du possible, de façon permanente de l'exécution des tâches qu'il effectue. Cette obligation est bénéfique en ce sens que dans le cas où l'exécution des instructions s'avère impossible, le mandant pourra donner d'autres instructions qui pourront permettre la facilité des procédures. La proximité des agents d'avec leurs clients est de mise, ce qui traduit la bonne convenance (l'harmonie) de cette obligation.
- Conformément aux prescriptions du décret n°85-863, tout commissionnaire en douane doit conserver dans chaque localité où son agrément est valable, les correspondances

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

et autres documents relatifs aux opérations en douane pendant au moins trois (3) ans, à compter de la date d'enregistrement des déclarations en douane correspondantes. Ces répertoires sont cotés et paraphés par le Président du Tribunal Départemental. MLT obéit à ce décret, car tous les documents relatifs aux opérations en douane sont conservés au sein de la structure comme le recommande la loi. C'est ainsi que dans le cas d'un contentieux, les documents sont immédiatement saisis pour servir ce que de droit.

- Conformément aux dispositions de l'Acte Uniforme de l'OHADA sur le droit commercial, le commissionnaire agréé en douane est tenu de s'acquitter pour le compte de son client, le montant des droits et taxes ou des amendes liquidés par le service des douanes. C'est ainsi que procède MLT en ce qui concerne le dédouanement des marchandises.
- L'obligation d'établir les prix en conformité avec la législation. Les tarifs proposés par MLT sont en parfaite harmonie avec ceux fixés suivant les conditions prévues par la législation des prix.

❖ Les faiblesses

En ce qui concerne les faiblesses, nous avons pu recéler :

- Les coûts onéreux (très élevés) des droits et taxes. Cette situation entraîne une démotivation chez les importateurs qui ont tendance, à cause de ce phénomène, à réduire leurs importations et ceci a des répercussions sur la clientèle de la société.
- Le prix élevé des surestaries qui dépassent les délais prévus, constitue une charge pour la société, car elle est contrainte de s'acquitter le plus vite possible, des sommes démesurées imposée par la douane.
- La lenteur dans le circuit de dédouanement : il existe des dysfonctionnements dans la façon de travailler des agents de douane, notamment dans les procédures administratives.

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

- Les problèmes de logistique constituent aussi un ralentissement de la procédure de dédouanement. Le manque de véhicules pour la livraison des marchandises met l'entreprise de transit en conflit avec son client qui souhaiterait entrer en possession de son dû dans les plus brefs délais.
- Une grande partie de la clientèle n'arrive pas à s'acquitter convenablement de leurs dettes dans les délais fixés lors de leurs négociations. Le plus souvent, ils paient leur dû en retard, ce qui constitue un handicap pour la société qui voit sa caisse se vider. Elle ne peut donc plus procéder à d'autres opérations jusqu'au règlement effectif de ses créances.
- L'absence d'un règlement intérieur au sein de l'entreprise constitue un grand handicap dans le fonctionnement de l'entreprise car toute entreprise qui se veut prospère doit fonctionner selon des règles. La MLT n'a pas de règlement intérieur. C'est ce qui explique le fait que chaque employé travaille comme il veut. C'est pourquoi il y a la présence des absences et retards fréquents ;
- Les transitaires rencontrent des difficultés avec le nouveau GAINDE 2010. Ils se plaignent de sa lenteur car selon eux ce système ralentit le travail c'est pourquoi ils préfèrent continuer à utiliser le GAINDE Classique.
- La responsabilité du transitaire peut être enclenchée concernant une faute professionnelle qui lui est directement imputable. C'est ainsi que le code de la douane dispose que « le commissionnaire en douane est responsable des opérations opérées par ses soins ». Il arrive souvent que dans l'exercice de sa fonction, MLT voit sa responsabilité surgir. Cela constitue une faiblesse pour l'entreprise qui doit répondre vis-à-vis de ses clients.

MLT répond donc souvent aux problèmes tels que :

- L'inexactitude des déclarations entraînant ainsi la perception des droits et taxes à un tarif supérieur à celui légalement applicable. Des erreurs commises au moment de l'établissement de la déclaration en douane. C'est ainsi que l'acte uniforme de l'OHADA stipule dans son article 175 que : « le transitaire est responsable envers son commettant de toute erreur dans la réglementation ou l'application des tarifs de douane ainsi que de tout préjudice pouvant résulter du retard dans le délai des

opérations, le paiement des droits et taxes ou amendes « Le mandataire a un lien de droit avec celui qui a établi le contrat ; sa responsabilité est engagée sur un fondement délictuel. En ce qui concerne le transitaire, c'est la prescription de droit commun de dix (10) ans qui s'applique.

❖ **Les opportunités**

- Le Sénégal est un pays africain ayant une stabilité politique. Auparavant, c'était le port d'Abidjan qui était le port le plus prisé mais depuis la crise ivoirienne le PAD accueille en son sein le plus de navires qu'avant ce qui donne beaucoup de travail aux entreprises de transit dans le dédouanement des marchandises étant donné que la MLT fait partie de ces entreprises , elle a l'avantage de bénéficier de cette situation ;
- La société MLT a l'avantage de postuler aux appels d'offres nationaux et internationaux que propose l'Etat ;
- La MLT est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'import / export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise.

❖ **Les menaces**

- L'environnement n'est pas réglementé contre la concurrence en ce sens que cela laisse le droit aux acteurs de diminuer les prix autant que possible ce qui justifie le monopole de certaines entreprises dans le secteur ;
- L'évolution technologique sans cesse en mutation ce qui pousse certaines entreprises à disparaître si elles ne se mettent pas au diapason. La MLT devrait s'inscrire dans cette optique en se dotant d'un matériel informatique qui répond à la nouvelle donne.

En définitive, la société MLT dispose de plus de forces de que de faiblesses. Elle a donc la possibilité de se hisser au rang des leaders dans son secteur d'activité grâce aux capacités dont elle dispose et qui restent néanmoins, à améliorer, au regard des opportunités qui s'offrent à

elle, mais aussi, les faiblesses et les menaces qui sont liées à son environnement interne et externe.

II. Proposition des Suggestions et Recommandations

Au terme de cette étude, nous sommes amenés à envisager des suggestions et des recommandations dans le but d'améliorer le dispositif existant.

A l'endroit de la société MLT Ces suggestions et recommandations portent sur :

➤ l'augmentation du matériel et équipement par :

- l'acquisition des engins de manutention de dernière génération, aux fins d'accélérer les opérations de manutention et de respecter les délais de dépotage pendant le transfert des marchandises sous douane ;
- la mise en place d'un logiciel pour l'archivage des documents tel que SPARK Archives, est un outil qui permet de gérer de manière centralisée à la fois des archives physiques et électroniques afin d'assurer la bonne traçabilité de documents. Mais aussi de renouveler les équipements informatiques existants et veiller à leur disponibilité et fonctionnalité en nombre suffisant avec la mise en place d'un système de connexion internet haut débit et stable, afin d'éviter ces problèmes de connexions internes au sein de la société ;
- l'utilisation des équipements modernes pendant les opérations de manutention et le déplacement des agents de terrain, pour assurer la sécurité et la sûreté de ces derniers, mais également pour l'obtention d'une productivité accrue des opérations de manutention ;
- l'entretien des matériels et équipements, pour garantir leur durabilité et le bon déroulement des activités.

❖ Les procédures et personnels par :

- La mise en place de séances de formation pour les déclarants afin d'accroître leur connaissance en ce qui concerne les nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC), surtout celles qui sont directement en rapport avec l'exploitation de GAINDE intégral. Il faudra aussi étudier la possibilité d'augmenter le

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

nombre des déclarants et les agents de terrain pour optimiser le temps d'exécution des tâches telles que la saisie des déclarations en douane, l'élaboration des notes de détail, des DPI, et des TE, le rattachement des documents, le dépôt physique des documents en douane, etc., mais également, pour respecter les heures de descentes ;

- le contrôle de tous les documents nécessaires et relatifs à l'importation qui feront l'objet du dédouanement des marchandises importées afin d'éviter le rejet des dossiers de transit au niveau des pôles (Banque, COTECNA) et de la douane. Le rejet ralentira la procédure et nécessitera les coûts supplémentaires. Cependant, lors de l'enregistrement des déclarations en détail sur le système GAINDE, il est important pour le déclarant d'avoir plus de concentration en vue d'éviter les erreurs sous peine d'amende. Car, celles-ci, une fois enregistrées, ne peuvent plus être modifiées ;
- la mise en place d'un outil appelé « manuel de procédures de dédouanement », qui est un document sous la forme d'instructions claires et précises. Le manuel contient l'ensemble des opérations douanières courantes de la société. Par conséquent, il constitue pour elle, le concentré de son organisation du service de transit, sa mémoire capitalisant les savoir-faire individuels et collectifs de ses agents. Il faut souligner que, ce manuel est un référentiel à usage commun pour tous les acteurs au sein de la société car, il indique le circuit de traitement des opérations de dédouanement tout en spécifiant :
 - ✓ les tâches à réaliser ;
 - ✓ le niveau de responsabilité ou de prise de décision ;
 - ✓ les différentes étapes de traitement des dossiers de transit ;
 - ✓ le mode d'exécution de l'activité ou de l'opération. En définitive, cet outil sert également à la formation, notamment pour les stagiaires, les personnes nouvellement recrutées ou promues tout comme les intérimaires, qui y trouvent les réponses aux questions qu'ils se posent et peuvent facilement s'imprégner de leurs nouvelles responsabilités. Ce qui constitue un gain de temps énorme dans la réalisation des activités.

❖ **Les procédures à adopter par :**

- la mise en place d'une politique de conservation de la clientèle qui doit être accompagnée d'une structure souple et adaptée aux impératifs de la demande et aux attentes des clients pour pouvoir les satisfaire au mieux ;
- la mise en place d'une politique de conquête des parts de marchés, en mettant œuvre un budget conséquent pour la publicité, car à travers la publicité, la société va vendre son image.

A l'endroit de l'Administration des Douanes:

- l'organisation fréquente d'ateliers et de séminaires de formations pour les agents de douane et les déclarants afin de mieux les familiariser avec le système GAINDE intégral, des séminaires de concertation entre les utilisateurs et la société GAINDE 2000 pour discuter des suggestions de chacun afin de mieux l'améliorer. La douane devra veiller à ce que tous les opérateurs économiques puissent être informés des diverses décisions ou mesures découlant de ces rencontres ;
- le nombre d'opérateurs évoluant dans le secteur du transit étant très important, une optimisation des services offerts par ORBUS devrait être envisagée afin de donner à ces derniers les moyens nécessaires pour faire face à la demande de plus en plus croissante. Ceci permettra de réduire les délais de routage et de transfert des documents ;

Dans l'espoir de vouloir remédier aux difficultés de cette entreprise, nous nous proposons d'apporter les solutions suivantes :

- Afin d'améliorer l'image et de mieux faire connaître l'entreprise, il serait souhaitable d'adopter une politique de publicité pour faire en sorte que l'entreprise soit mieux connue du publique ;
- Organiser fréquemment des séminaires de formation pour remettre à niveau les employés et si possible offrir des bourses à certains employés pour qu'ils puissent se

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

former dans les instituts spécialisées en transit afin d'être régulièrement informés sur l'actualité ce qui pourrait renforcer leurs compétences ;

- L'établissement d'un règlement intérieur dans la société serait d'un grand apport car il va permettre de restructurer le fonctionnement de l'entreprise (heures de travail, le statut de chaque intervenants...) qui souffre de plusieurs maux tels que les retards, les absences répétitifs non justifiés etc. il serait aussi souhaitable que ce règlement intérieur soit respecté soigneusement ce qui permettra à l'entreprise d'améliorer sa productivité,
- Essayer de comparer les services que la concurrence offre pour pouvoir déceler les défaillances de la structure car c'est à travers les concurrents qu'on peut voir les manquements et dans une certaine mesure essayer d'améliorer les notre;
- Revoir la rémunération du personnel et leur offrir des primes et d'autres avantages pour donner la motivation aux employés afin qu'ils puissent se sentir satisfait, protégé et fier de la place qu'il occupe dans l'entreprise pour ne pas être tenté par les propositions des entreprises concurrentes ;
- Le service qui s'occupe du personnel doit être un peu plus à l'écoute des préoccupations des salariés afin de cerner les difficultés que les employés rencontrent ;
- On devrait donner la possibilité aux employés de pouvoir mieux exprimer leurs préoccupations. Pour ce fait, la création d'un syndicat ou la nomination d'un porte-parole des employés serait souhaitable pour que la communication soit effective dans la société ;
- Lors de l'établissement des déclarations, il faudrait que les agents soient un peu plus vigilants pour éviter au maximum les erreurs dû au manque d'inattention ;
- Il serait souhaitable de revoir le problème de la sous-traitance en interdisant aux personnes qui sont dans l'informel d'exercer la profession de transitaire afin qu'ils puissent se mettre dans les règles pour pouvoir exercer ;

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

- La douane devrait renforcer son personnel car avec le nombre considérable d'importation que le port autonome de Dakar enregistre chaque année, il serait souhaitable qu'il ait assez d'agents de douane pour rendre le circuit de dédouanement un peu plus rapide ;
- Il faudrait qu'on améliore le système informatique GAINDE car jusqu'à ce jour plusieurs transitaires se plaignent de celui-ci et aussi qu'on puisse organiser des séminaires et ateliers fréquemment, qui permettraient d'avoir une bonne maîtrise de ce système.

CONCLUSION

L'étude que nous avons eue à mener, avait pour thème « Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime au Sénégal : cas de la société MLT.

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que la circulation du fret dans le monde évolue à une vitesse considérable. Les échanges par la mer sont entrain de croître d'années en années, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports. Parmi tous les auxiliaires de transport qui interviennent, un se démarque un peu plus des autres à cause de la pluralité des fonctions qu'il peut occuper c'est le transitaire.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession de transitaire ou agent de dédouanement à travers la Manutention Logistique Transport (MLT). Nous avons pu dégager le rôle du transitaire qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer parfois si nécessaire , à les dédouaner et à les réexpédier sur leur destination suivant les instructions qu'il a reçu de son donneur d'ordre (mandant), rôle qui est très important dans les échanges internationaux, car pour les importateurs et exportateurs il n'est pas toujours facile de se tenir constamment au courant des multiples procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habiletés et qualifiés à se substituer à eux. C'est pourquoi ils sont dans une certaine mesure des techniciens spécialisés mais aussi les conseillers des usagers au service du commerce extérieur.

Cependant, force est de constater que la MLT obéit à certaines obligations principales qui entourent la profession de transitaire tel que l'exécution fidèle des instructions, le devoir de conseil, rendre compte à son mandant. Mais il faut aussi souligner que la MLT voit sa responsabilité engagée lorsqu'elle commet une faute personnelle prouvée dans l'accomplissement de son mandat.

Cette faute peut résider dans la violation des obligations générales qui sont mises à sa charge. C'est pourquoi il est demandé au transitaire d'avoir une parfaite maîtrise des codes et textes qui régissent sa profession avec lesquels il pourra se défendre en cas de litige.

La MLT compte parmi les plus vieilles entreprises de transit du Sénégal mais doit chercher à développer ces activités afin d'être un peu plus compétitive face à la concurrence. A part les

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

statuts de mandataire et commissionnaire qui sont conférés au transitaire, nous pouvons dire que le transitaire doit posséder plusieurs autres qualités. Il doit se comporter en bon père de famille, Il doit être diligent c'est-à-dire apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

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

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BRUNAT, P** .Lamy transport. Paris, Edité par la société Lamy S .A, 1987 :1154p.
- DIAGNE I, N** .Assistance technique et le renforcement de capacités en matière de facilitation des échanges .Dakar : World Trade Organisation, Mai 2000 :160p.
- DIALLO, A.K**.Signature de la convention de Rotterdam .Le Monde Maritime, février 2010 : 38p.
- DIOP, M., CISSE, M., LEDOUX, M.A.et al** .Tarif Extérieur Commun de l’UEMOA. Dakar, IDEE (Informatique Documentaire Edition Electronique) ,2003 : 696p.
- JACQUET, J.M., DELEBECQUE, P** . Cours de droit commercial International .Paris, Edition Dalloz ,45p .
- LE PETIT ROBERTMEYRONNEIC, J .P** .Transport de marchandises .Paris, Collection transport et logistique du CNAM, 2002.
- OMOGHE NGOMO, C.S** . Amélioration de l’accueil des navires au port autonome de Dakar .Mémoire de maîtrise en transport et logistique : Institut Supérieur des Transports. Dakar .2009 .66p .
- SAVY, M** .Le transport de marchandises, Paris, Eyrolles Edition et Organisation, 2007 :372p.

WEBOGRAPHIE

www.cosec.sn
www.douanes.sn
www.logistiqueconseil.org

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS.....	II
LISTE DES GRAPHIQUES.....	IV
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	V
SOMMAIRE.....	VI
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : Cadre de l'Etude.....	5
Chapitre 1 : Présentation de la société MLT et son environnement.....	6
I. Présentation de l'environnement de l'entreprise.....	6
1.1. Le macro-environnement	6
1.1.1. L'environnement géographique	6
1.1.2. L'environnement économique	7
1.1.3. L'environnement politique et social.....	7
1.2. Le microenvironnement	8
1.2.1. La concurrence	8
1.2.2. Les clients de la société MLT	8
1.2.3. Les partenaires de la société MLT	8
II. Présentation de la société MLT	9
2.1. L'historique de la société MLT	9
2.2. Localisation de la société MLT	10
2.3. Statut juridique et organisation de MLT.....	10
2.3.1. Statut juridique de MLT	10
2.3.2. Organisation de MLT.....	11
2.4. Activités et missions de la société MLT	11
2.4.1. Activités de la société MLT	11
2.4.2. Missions de la société MLT	12
III. L'ouverture du dossier et l'établissement de la déclaration en détail	14
3.1. L'ouverture du dossier	14

Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime : Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)

3.2. Etablissement de la déclaration en détail.....	15
3.2.1. GAINDE	17
3.2.2. ORGUS	17
3.3. Le circuit douanier	18
3.3.1. Chef de section	18
3.3.2. La recevabilité	18
3.3.3. Le chef de bureau de section et des écritures	18
3.3.4. Le chef de visite	18
3.3.5. La distribution	19
3.3.6. L'inspecteur traitant ou vérificateur.....	19
3.4. Nomenclature et liquidation des droits et taxes.....	20
3.4.1. La Nomenclature des droits et taxes.....	20
a) Les droits de porte.....	20
b) Les taxes intérieures.....	20
c) Les prélèvements ou taxes parafiscales.....	20
3.4.2. Mécanisme de protection.....	21
a) Liquidation des droits et taxes.....	21
b) Détermination de la valeur en douane.....	21
c) Les taxes exigibles lors de la liquidation.....	22
3.5. Le circuit d'enlèvement.....	22
3.6. La cotation de la marchandise et la facturation du transitaire à l'importation.....	23
3.6.1. Cotation de la marchandise.....	23
3.6.2. La facturation du transitaire à l'importation	24
3.7. Les Moyens.....	26
3.8. Les perspectives ou objectifs de MLT.....	26
DEUXIEME PARTIE : Cadre analytique.....	28
Chapitre 2 : Présentation et interprétation des résultats des enquêtes.....	29
I. Présentation des données des informations et résultats de l'enquête.....	29
a) Les caractéristiques des moyens utilisés.....	30
b) Les avantages et inconvénients.....	30

**Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime
: Cas de la Société Manutention Logistique Transports (MLT)**

1.1 Présentation des questions et analyse des réponses et données de l'enquête.....	31
1.2. Analyse SWOT.....	33
II : Suggestions et recommandation.....	38
CONCLUSION.....	42
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	44
WEBOGRAPHIE.....	44
LISTE DES ANNEXES.....	45