

UNIVERSITE MOULOD MAMMARI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DESSCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de master
En Sciences Commerciales
Option : Finance et commerce international

Thème :

**Le transport international des marchandises à travers les
procédures de dédouanement**

Cas : Inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou

Réalisé par :

M^{elle} :HARBANE Tassadit

M^{elle} :LARRAS Zohra

Encadré par :

Mr: ABIDI.Mohammed

Membre du Jury :

Président: Mr OUALIKANE Salim Professeur, UMMTO

Rapporteur: Mr ABIDI Mohammed M.C.B, UMMTO

Examinatrice: Mme LOUGGAR Rosa M.A.A, UMMTO

Promotion : 2017/2018

Remerciement

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

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur M^rABIDI.M pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.

Notre encadreur au sein de l'Inspection divisionnaire des douanes, Madame ACID M'Barka LE chef de service de programmation au niveau de la direction logistique pour ses orientations et son aide précieux.

On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne qui nous a aidés dans notre stage pratique à l'inspection divisionnaire des douanes du TIZI-OUZOU.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.

Dédicace

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes côtés dans la joie et la peine.

A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman que dieu te gardé pour nous.

A mon cher père, qui a été toujours mon appui moral, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager et de m'aider dans ma vie et surtout dans mes études.

A mes chers frères : Belkacem, Karim, Hakim et Yacine

A mes chères sœurs : Djegdjiga, Zahia et Fatima

A mes amis qui me sont chers

A ma chère binôme zohra

A ceux qui m'ont encouragé

A mon futur mari, tes prières m'ont toujours accompagnées, je t'offre en guise de reconnaissance ce travail qui, sans ton aide, ta générosité infinie, tes encouragements n'aurait pas vu le jour.

H. Tassadit

Dédicace

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes côtés dans la joie et la peine.

A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman que dieu te gardé pour nous.

A l'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral, et source de joie et de bonheur, et celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, que dieu te garde dans son vaste paradis, à toi mon père

A ma chère sœur Souad

A mon cher frère Abdelkader

A ma chère binôme Tassadit

A mes amis et tous ceux qui de loin ou de pré ont contribué à la réalisation de ce travail.

L. Zohra

Sommaire

Glossaire

Liste des abréviations

Introduction générale.....2

Chapitre I : Le transport international des marchandises.....4

Introduction.....5

Section I : le transport international.....6

Section2 : les modalités du transport.....20

Section 3 : le transit et les incoterms.....26

Conclusion.....39

Chapitre II : Aperçu général sur la douane.....40

Introduction.....40

Section 1 : La douane.....41

Section 2 : Les missions de la douane et les éléments de taxation.....45

Section 3 : les régimes douaniers.....53

Conclusion.....62

Chapitre III : étude de cas pratique ; dédouanement a l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de Tizi-Ouzou.....64

Introduction.....64

Section1 : Le circuit de dédouanement.....65

Section 2 : Présentation de l'inspection divisionnaire douanière.....77

Section 3 : Analyse d'une procédure de dédouanement effectuée au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU.....86

Conclusion.....96

Conclusion générale.....97

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des schémas

Les annexes

Table de matières

Résumé

Liste des abréviations

BAD : Bon à Délivrer.

BAE : Bon à Enlever.

BL : Bill of Lading (connaissance maritime)

BMC : Bon de Mise à la Consommation.

CMR : Conteneur Mouvement Request.

CCI : Chambre de Commerce International.

CE : Commerce Extérieur.

CFR : Cost and Freight ou « coût et fret », port de destination convenu

CIF : Cost Insurance and Freight ou « coût, assurance et fret » ; port de destination convenu

CIP : Carriage and Insurance Paid To ou «port payé, comprise, jusqu'à » ; port de destination convenu

CMR : Convention relative au contrat de transport de Marchandises par Route

CIM : Convention Internationale Concernant le Transport de Marchandises par Chemin de Fer

DD : Droit de Douane

DSTA : Déclaration simplifiée par voie aérienne

DSTF : Déclaration simplifiée par voie ferroviaire

D11 : Déclaration de mise en entrepôt

D10 : Déclaration de mise à la consommation

DAT : Delivered at place.

DDP : Delivered duty paid.

DAP : Delivered at Terminal.

EXW : EX Works.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger.

FAS : Free Alongside ship.

FCA : Free carrier.

FOB : Free Alongside ship.

INCOTERMS : International Commercial Terms.

IPB : Inspection Principale aux Brigades.

IPS : Inspection Principale aux Sections.

IPCOOC : Inspection Principale au Contrôle Des Opérations Commerciales.

LTA : Lettre de Transport Aérien

LVI : Lettre de Voiture Internationale

LTM : Lettre de transport maritime.

PDU : Procédure de Dédouanement à Domicile à Domiciliation unique

PDD : procédure de dédouanement à domicile

PAF : Police Airs et Frontières

PDE : Procédure de Dédouanement Express

PDS : Procédure de Déclaration Simplifiée

RUS : Frais de Papier de la Déclaration

RPS : Frais de la Durée de Connexion du Système

RC : Registre de commerce.

SH : système harmonisé

SIGAD : Système D'information et de Gestion Automatisée des Douanes

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

TEC : Tarif Extérieur Commun

TIF : Transit international ferroviaire.

TIR : Transit international routier

VD : Valeur en Douane

ULD : Unité Load Device ou « unité de chargement aérienne »

UE : Union européenne.

USD : United state Dollar.

Glossaire

Assurance : Prestation de service délivrée par un assureur à ses assurés, en contrepartie de la signature d'une police et le versement de la prime, dans des domaines très variés : transport de la marchandise, assurance crédit, assurance prospection.

Avarie : Nom générique des dommages causés aux marchandises lors de transport dans le cadre de l'assurance transport.

Avis d'arrivée : C'est un document pour informer les clients de l'arrivée de leurs marchandises, avec tous les frais (fret, frais d'embarquement).

A.T.A : Contraction des expressions française et anglo-saxonne « admission temporaire » et « temporary admission ». C'est aussi le nom d'une convention internationale, la convention A.T.A signée à Bruxelles le 6 décembre 1961 permettant la libre circulation de certaines marchandises en franchise des droits et taxes sur le territoire douanier des Etats adhérents (l'Algérie a adhéré à cette convention).

Assiette : Base de perception d'une taxe.

Affrètement : En droit maritime, contrat par lequel un armateur, le fréteur, s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour le transport de marchandises ou de personnes.

Bon à délivrer : Document remis par un consignataire à la place de connaissance pour les formalités d'enlèvement.

Bon à enlever : Après l'accomplissement des formalités douanières, cette administration délivrer au réceptionnaire ou à son transitaire le bon à enlever en vue de retrait de la marchandise du port.

Commissionnaire de transport (Affréteur routier) : Courtier qui prend en charge la marchandise et émet le document de transport(LTA) au nom de la compagnie.

Connaissance (B/Bill of lading) : Document de transport maritime, c'est un contrat passe entre le chargeur et le transporteur maritime de la marchandise.

Consignataire de navire (agent maritime) : Représentant de l'exploitant du navire (armateur ou affréteur à temps) dans un port d'escale. Il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine. Il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignation.

Consignation : Versement provisoire d'une somme destinée à garantir les droits, taxes ou condamnations pécuniaires éventuellement exigibles.

Contrôle de la douane : Ensemble des mesures prises par la douane en vue d'assurer l'application de la législation douanière.

Convention A.T.A : Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises. Cette convention d'Istanbul, relative à l'admission temporaire (voir plus loin).

Carnet A.T.A : Document douanier international permettant d'effectuer dans les pays adhérents à la convention ATA des opérations d'admission temporaire, d'exportation, de réimportation et de transit. Il comporte une garantie internationale et remplace toutes les autres déclarations en douane habituelles.

Carnet T.I.R : Document utilisé pour effectuer une opération de transit douanier international par route (Cf. Convention TIR)

Déclaration en douane : Acte par lequel une personne manifeste sa volonté d'assigner un régime douanier déterminé à une marchandise importée ou exportée.

Déclarant : Toute personne qui fait une déclaration de marchandises ou au nom de laquelle cette déclaration est faite.

Déclaration en détail : Acte par lequel une personne manifeste, dans les formes et modalités prescrites par l'administration des douanes, la volonté d'assigner à une marchandise un régime douanier déterminé.

Déclaration de marchandises : Acte fait dans la forme prescrite par la douane, par lequel les intéressés indiquent le régime douanier à assigner aux marchandises et communiquent les éléments dont la douane exige la déclaration pour l'application de ce régime.

Dédouanement : Ensemble de formalités par lesquelles des marchandises de trouvent libérées des douanes (formulaire et déclarations à remplir, droits et taxes à payésetc.).

Douane : C'est une administration étatique chargée de contrôler le passage des biens et capitaux à travers les frontières.

Droits de douane : Droits perçus sur les marchandises importées lorsqu'elles sont mise à la consommation.

Droit et taxes : Droits et taxes à l'importation ou les droits et taxes à l'exportation ou les deux à la fois.

D.S.T.R : Déclaration simplifiée de transit routier : déclaration en douane utilisée pour effectuer une opération de transit douanier national par route.

Dépôt de douane : Régime douanier suivant lequel les marchandises sont stockées dans les locaux désignés par la douane pendant un délai déterminé(4mois) à l'expiration duquel elles sont vendues aux enchères publiques par l'administration des douanes.

Dépôt temporaire des marchandises : Stockage des marchandises sous le contrôle de la douane, dans des locaux et des emplacements, clôturés ou non, désignés par la douane (dépôts temporaires) en attendant le dépôt de la déclaration de marchandises.

Domiciliation bancaire : Election d'un domicile bancaire à un dossier d'importation ou d'exportation de marchandises ou de services, en vue de sa réalisation par la banque choisie, du début jusqu'à la fin.

Entrepôt : Lieu de réception, stockage et préparation des produits avant leur livraison aux clients.

Entrepôt privé : L'entrepôt privé est réservé à l'entreposage des marchandises par l'entreposeur qui en est en même temps entrepositaire. Le titulaire de l'autorisation de l'entrepôt assume en même temps la responsabilité de l'entreposeur et de l'entrepositaire.

Entrepôt public : L'entrepôt public est utilisable, par toute personne, pour l'entreposage de marchandises. Toutefois, le local d'entreposage doit être

préalablement agréée par les services des douanes. L'entreposeur et l'entrepositaire sont deux personnes distinctes.

Espèce tarifaire : Dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes.

Formalités douanières : Sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou exportation.

Frontière douanière : Limite du territoire douanier national.

Fret : Ce terme désigne le prix de transport des marchandises.

Transitaire : Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, la ou il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage ; formalités commerciales et administratives divers.

Liquidation des droits et taxes : Détermination du montant des droits et taxes à percevoir.

L.T.A : Lettre de transport aérien : Titre de transport de la marchandise par voie aérienne. En vertu de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative à l'aviation civile, modifiée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955, la LTA doit être établie en trois exemplaires originaux et comprendre dix sept mentions obligatoires.

L.V.I : Lettre de voiture internationale : Titre de transport de la marchandise par voie ferrée ou par voie routière.

Introduction générale

Le commerce international est défini par l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc de la consommation et du développement des techniques de production et des moyens de transport de marchandises. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

Le transport international des marchandises est une chaîne qui relie de nombreux intermédiaires qui devront respecter plusieurs normes. L'acheminement des marchandises à un poids sur le plan des coûts des délais de livraison, l'assurance de l'expédition et l'image de marque de l'entreprise.

Les transports ont joué un rôle fondamental dans le cadre de l'industrialisation des économies occidentales au XIX^{ème} siècle. Plus précisément ce sont les chemins de fer qui ont constitué un support technique important à la seconde révolution industrielle, ils permirent le développement des échanges entre différentes régions de l'Europe en contribuant à l'enrichissement des nations. Le développement d'un pays est donc lié à son système de transport.

Les modes de transport sont très variés que ça soit maritime, aérien, fluvial ou bien terrestre, ce dernier mode de transport présente en fait une certaine importance au niveau interne des Etats qu'au niveau international.

L'administration des douanes en tant que représentant des pouvoirs publics dans l'exécution de ses 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.

La douane est une administration de régulation des échanges internationaux, chargée de faciliter et de sécuriser les flux de marchandises. Elle s'adapte en permanence aux évolutions du commerce et au transport des marchandises pour jouer pleinement son rôle de régulateur économique au service des entreprises et, au-delà, de l'ensemble de la collectivité nationale.

La douane algérienne d'aujourd'hui s'inscrit ; en effet, dans un contexte mondial de développement des flux commerciaux, dans le cadre de la mondialisation

Introduction générale

des circuits économiques et des échanges des biens liés au déplacement des voyageurs.

L'intérêt de notre sujet est multiple, d'abord comprendre en première lieu transport international des marchandises et pour évolution, en deuxième lieu comprendre le rôle de l'administration douanière et son impact sur le transport international des marchandises.

La présente étude visera à répondre à une problématique générale qui est : **le rôle de l'administration douanière dans le transport international**. Plus précisément, nous essaierons de répondre à ces questions fondamentales et qui s'énoncent ainsi :

- **Quels sont les différents modes de transports mis à la disposition des opérateurs ?**
- **Qu'est ce que la douane et qu'elle est son importance dans ces opérations ?**
- **Quel est le rôle de transitaire dans le transport international ?**

Pour essayer de répondre à la problématique posée précédemment, deux hypothèses suivantes :

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

En ce qui concerne la méthodologie de recherche nous avons adopté deux approches : Approche théorique (ouvrages universitaires, mémoires, thèses soutenus textes juridiques et sites internet), et approche pratique (étude de cas au sein de l'administration douanière, ou nous avons pu recueillir des informations nécessaire pour notre étude.

Pour cela, notre travail se présente en trois chapitres, d'une part une partie théorique basée essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en deux chapitres :

- ❖ Un premier chapitre dans lequel nous aborderons un aperçu général sur le transport international des marchandises à savoir : le transport international, les modalités du transport et les incoterms et transit.
- ❖ Le deuxième chapitre consacré à la douane à savoir : la douane, les régimes douaniers et la relation entre la douane et le transit (incoterms)
- ❖ Le troisième chapitre nous aborderons une étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Introduction

L'industrie des transports se trouve évidemment au premier plan du commerce international. Ce sont, en effet, les transports qui permettent d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur et, en dernier, du producteur vers le consommateur. Donc, le transport assure l'acheminement des marchandises vers un lieu destiné.

Le mode de transport peut être maritime, aérien, routier, ou ferroviaire. Tout au long de l'acheminement, les marchandises sont exposées à des risques ordinaires liées à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au de transport lui même.

C'est pourquoi l'assurance transport existe. Cette dernière permet de couvrir en tout ou en partie les dommages qui pourraient résulter des différents risques.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Section 1 : Le transport international des marchandises

Le transport international est un secteur d'activité qui implique une séquence complexe d'actions et de nombreux intervenants, surtout en ce qui concerne le transport maritime, des coutumes ont donné le ton des réglementations et des normes se sont établies. Transport de marchandises dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés dans des Etats différents.

1. Définition du transport

1-1 Le transport international des marchandises est un système logistique constitué de nombreux intermédiaires, répondant à de très nombreuses contraintes et règles et mettant en œuvre plusieurs intervenants ainsi que des normes moyennes.

1-2 Le Contrat de transport est une convention par laquelle un professionnel s'engage à assurer le déplacement de la marchandise selon un mode de locomotion déterminé et moyennant un prix spécifique. Il existe différents contrats en fonction du mode de transport choisi.

2. L'évolution du transport international

2-1 Le transport par voie d'eau

Le système de transport a été maritime, il y a quelques milliers d'années, les phéniciens pratiquaient déjà le commerce en Méditerranée grâce à leur flotte marchande. Les Grecs et les Romains de l'Antiquité, suivis par les grandes puissances maritimes du Moyen Age se sont inspirés de leurs méthodes, dont certains ont toujours cours. Peu à peu, le concept d'affrètement prend forme.

Au XVII^e siècle, les Hollandais offrent aux marchands européens un service d'affrètement au voyage pour diverses destinations, ce qui concourt à leur garantir la première place dans le secteur du commerce international.

Les navires à voile étaient soumis aux forces de la nature (les intempéries courantes). Au XIX^e siècle, l'avènement de la machine à vapeur permet de contrer ces forces et de rendre le transport maritime plus rapide et plus fiable. Jusqu'à cette époque, les navires appartenaient soit à des marchands, soit à des sociétés commerciales. L'évolution technologique concourt à la création des messageries maritimes dont la première est inaugurée en 1818 entre New York (Etats-Unis) et Liverpool (Royaume-Uni).

Chapitre I : Le transport international des marchandises

En 1830, les ports se développent pour répondre à l'accroissement et aux nouveaux besoins de la navigation : de véritables infrastructures apparaissent, on creuse d'immenses bassins, on installe des grues, on construit des voies ferrées, etc.

En 1869, marque l'ouverture en Egypte du canal de Suez, dont le rôle économique est capital puisqu'on réduit ainsi considérablement les trajets maritimes qui séparent l'Europe de l'Asie au lieu de contourner l'Afrique, les navires peuvent passer directement de la mer Rouge à la Méditerranée.

En 1886, le Gluckauf, le premier bateau-citerne à vapeur, prend la mer. A l'époque, il se démarque par sa capacité de près de 3000 tonnes et sa vitesse de 11 nœuds.

A la fin du XIX^e siècle, l'invention de la turbine à vapeur donne un nouvel essor à la navigation. En 1903, on équipe le vapeur russe Wandal d'un moteur diesel. Quelques années plus tard, en 1912, le Selandia, un navire danois, devient le premier transocéanique équipé d'un tel moteur.

En 1905, 35 ans après l'ouverture du canal de Suez, on ouvre le canal de Panama, qui relie l'Atlantique et le Pacifique, ce qui évite aux navires d'avoir à contourner l'Amérique du Sud. A partir de la turbine turboélectrique est mise au point après la première Guerre mondiale.

A partir des années 1950, on assiste à la disparition progressive du transport maritime de passagers, à l'apparition du gigantisme des navires et des installations portuaires ainsi qu'à la spécialisation tant des navires que de l'équipement de manutention des cargaisons.

A la fin des années 1950, apparaît le navire porte-conteneur dont l'un des principaux avantages est de pouvoir être chargé ou déchargé en une journée. C'est le début du transport multimodal (transport intermodal ou transport combiné).¹

2-2 Transport par route

En Amérique du Nord, le réseau routier se développe surtout pendant l'entre-deux-guerres, en raison de l'augmentation du nombre de voitures, alors qu'en Europe ce réseau se construit surtout à partir des routes existantes.

L'invention du pneu en 1887 par le vétérinaire écossais John Boyd Dunlop et l'invention du moteur à combustion interne en 1893 par l'ingénieur allemand Rudolf Diesel concourent à l'avènement de l'automobile. En 1900, les camions commencent à sillonner les routes. En 1914, le transport ferroviaire détient la première place avec près des trois quarts du marché, alors que le transport par voie d'eau et le transport

¹NAJ.J, «commerce international», théorie, techniques et application, édition du renouveau pédagogique INC, 2005, P :261- 262.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

routier se partagent le reste. Mais la première Guerre mondiale vient changer les choses, et le transport routier prend de plus en plus d'importance.

En 1923, la première autoroute est inaugurée en Italie, longue de 85 kilomètres. Le fameux tunnel du mont Blanc est ouvert en 1965. Dans les années 1970, le transport routier de marchandises détrône le transport ferroviaire.

2-3 Le transport par chemin de fer

A l'origine, on construit des rails et des wagons pour transporter le charbon extrait des mines jusqu'à une voie navigable. Les rails sont en bois et les wagons sont tirés par des chevaux. En fait, c'est en 1825 qu'on inaugure la première ligne de chemin de fer, c'est-à-dire la première véritable voie ferrée ; elle unit Stockton et Darlington, en Angleterre, et mesure 19 Kilomètres. La plus grande partie du réseau ferroviaire est construite entre 1840 et 1890 dans les pays qui disposent de charbon, c'est-à-dire en Europe et en Amérique du Nord.

En 1836 le premier chemin de fer canadien entre en service, et c'est au Québec ; le Champlain and St. Lawrence Rail road unit la Prairie et Saint-Jean, dans l'actuelle Montérégie. La Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique est fondée en 1881.

Aux milieux du XX^e siècle, les locomotives à vapeur sillonnent les voies ferrées. Après la seconde guerre mondiale, on généralise l'utilisation locomotive électrique sur les grandes lignes de chemin de fer : la consommation d'énergie est réduite et les performances sont supérieures à celles de la vapeur. Sur les autres lignes, on commence à voir des locomotives à moteur diesel.

A partir des années 1960, le transport routier, tant des personnes que des marchandises, prend de plus en plus d'ampleur, au détriment du transport ferroviaire.

2-4 Le transport par air

En 1903, l'ingénieur français Clément Ader invente l'avion, qui va révolutionner le monde du transport.

En 1919, la première liaison commerciale régulière est établie entre Paris et Londres. C'est à cette époque qu'apparaissent les premières lignes postales, tant en Europe qu'en Amérique du Nord.

Par la suite, les liaisons aériennes s'imposent dans le transport des voyageurs. Le transport aérien de marchandises reste peu important ; il se développe d'abord de façon lente et régulière, mais il finit par prendre de l'ampleur de façon accélérée.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Aujourd'hui, le nombre de routes aériennes tend à diminuer alors que le volume du trafic tend à augmenter. Le transport aérien compte pour 40% environ du transport des produits manufacturés. Le secteur ne croît régulièrement, plus rapidement d'ailleurs que le volume des échanges mondiaux. Les progrès technologiques, l'action commerciale des compagnies aériennes, l'évolution des méthodes de gestion : voilà autant de facteurs qui contribuent à la croissance d'un mode de transport qui correspond à 25% de la valeur du commerce mondial, même s'il ne concerne que 1% du poids des marchandises "

Depuis 1929, le transport aérien est régi par la convention de certaines règles relatives au transport aérien international, mieux connue sous le nom de « convention de Varsovie ». Cette convention a été modifiée par une série de protocoles : La Haye en 1955, Guadalajara en 1961, Guatemala en 1971 et Montréal en 1975. Ce dernier protocole introduit d'ailleurs la limite de responsabilité des transporteurs des marchandises.

Fondée en 1919, puis réorganisée en 1945, l'Association du transport aérien international (IATA) regroupe les compagnies aériennes. L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est un organisme de l'Organisation des Nations Unies (ONU), créé en 1947, qui vise à promouvoir la coopération internationale et l'uniformité dans la réglementation et les normes ainsi que dans les procédures et les structures de l'aviation civile.²

3. Les intervenants en transport international

Les principaux intervenants en transport international de marchandises sont le chargeur, le groupeur de marchandises, le transitaire, le courtier de transport, le courtier en douane et le transporteur.

3-1 Le chargeur

Il est l'expéditeur de la marchandise, c'est celui qui la confie juridiquement au transporteur. Il peut s'agir du propriétaire de la marchandise ou de son représentant.

3-2 Le groupeur de marchandise

C'est un agent ou une entreprise qui rassemble les envois de détail de plusieurs entreprises et les groupe avant de les faire acheminer à destination. Il négocie des tarifs avantageux dont il fait profiter les expéditeurs. C'est un intervenant très présent en transport routier et en transport aérien.

²Optcit : « le commerce international », p 262-263.

3-3 Le transitaire

On peut dire aussi **commissionnaire de transport**. Il joue le rôle de complément logistique de l'exportateur. Il peut conseiller sur divers aspects de l'expédition de marchandises qui font l'objet de transports : le mode de transport, l'itinéraire, le choix du transporteur, les frais directs et connexes.

Le transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandises qui font l'objet de transports successifs, son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Parmi les transitaires, on distingue les suivants :

- **Le transitaire portuaire** : Qui coordonne le transport maritime et tout mode de transport requis au cours de la même expédition (transport routier)
- **Le transport aérien** : Qui coordonne le transport aérien et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (transport ferroviaire)
- **L'agent de fret aérien** : Qui se charge d'acheminer aux compagnies aériennes la marchandise qui doit être expédiée par avion.
- **Le courtier en transport routier de marchandises** : Qui sert d'intermédiaire entre le groupeur et le transporteur.
- **L'affréteur routier** : Agent qui nolisera les camions pour le compte de son employeur.

3-4 Le courtier de transport : Est une personne ou une entreprise qui met en relation l'expéditeur et le transporteur sans s'occuper du transport comme tel.

3-5 Le courtier en douane (commissionnaire en douane) : Accomplit les formalités douanières pour le propriétaire transporté.

3-6 Le transporteur : Est une entreprise dont l'activité principale est le transport de marchandises. Certains transporteurs se consacrent à un seul mode de transport, comme les compagnies maritimes ou aériennes, alors que d'autres proposent à leurs clients une combinaison de plusieurs modes.³

³Optcit : « le commerce international », p : 265-266.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Tableau N°01 : Les six phases des opérations de transport

1	2	3
Préparation et emballage	Remise de la marchandise au transporteur	Contrôle de la marchandise en départ
Vendeur	Acheteur ou vendeur selon L'incoterm	Transporteur ou commissionnaire

4	5	6
Dédouanement export	Contrôle de la marchandise à l'arrivée	Dédouanement import
Acheteur ou vendeur selon L'incoterm	Destinataire acheteur ou transitaire	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm

Source : élaboré par nos soins à partir des divers sources

❖ Phase 1 : La préparation de la marchandise, l'étiquetage et l'emballage

Les opérations de la préparation de la marchandise, d'étiquetage et d'emballage sont toujours à la charge du vendeur. Elles permettent d'identifier la marchandise, de la trouver en cas de perte et de donner des consignes précises concernant leur manutention. L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi et doit répondre à certaines normes.

Pour les documents correspondants à cette phase sont ; Liste de colisage, Note de poids, certificats correspondant aux contrôles exigés par le client de qualité, de quantité, etc., documents commerciaux factures, etc.

❖ Phase 2 : La remise de la marchandise au transporteur

Obligation Vendeur/Acheteur : Dans les ventes FOB, FAS, et FCA, l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition.

Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF, DES, et DEQ, l'acheteur doit indiquer les références du consignataire de la marchandise dans les ventes DDU, le lieu et les modalités de réception de la marchandise doivent être indiqués.

Documents correspondants : Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur, attestation de remise au transitaire, documents de transport, certificat d'assurances s'il y a lieu.

❖ Phase 3 : Le contrôle de la marchandise au départ

Obligations Vendeur/Acheteur : Le transporteur ou le commissionnaire effectuent des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent.

Documents correspondants : les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.

❖ Phase 4 : Le dédouanement export

Le dédouanement export est à la charge du vendeur sauf s'il s'agit d'une vente EXW. Pour les documents correspondants au dédouanement export sont exigés par la douane.

❖ Phase 5 : Le contrôle de la marchandise à l'arrivée

Obligations Vendeur/Acheteur : La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire. Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants, des réserves doivent être faites.

Documents correspondants : La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention.

❖ Phase 6 : Le dédouanement import

Le dédouanement import est à la charge de l'acheteur sauf s'il s'agit d'une vente DDP.

4. L'assurance de transport international des marchandises

Pour les cas particuliers de la vente à l'international, les différentes opérations auxquelles sont soumises les marchandises au cours de leur acheminement les exposent à de nombreux risques. Les dommages et les pertes peuvent être moindres, mais aussi élevés et entraînant parfois préjudices immenses sur le plan financier. Afin de se mettre à l'abri d'un tel risque, la solution est d'assurer ses marchandises, pour de nombreuses législations, il s'agit d'une obligation.⁴

⁴www.logistiqueconseil.org

Chapitre I : Le transport international des marchandises

4-1 Définition de l'assurance

L'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques à un objet définit.

4-2 Les objectifs

Elle permet de couvrir le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (transporteur).

Tableau N°02 : versement d'indemnités

Indemnisation par le transporteur	Indemnisation par l'assureur
Prévue par les conventions régissant chaque mode de transport Indemnités plafonnées en fonction du poids de la marchandise. Indemnisation seulement si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité et en fonction de la valeur de la marchandise.	Assurance au choix de l'assuré attention aux risques couverts et aux risques exclus Indemnisation calculée sur la valeur assurée de la marchandise ex CIF+10 Indemnisation en cas de préjudice en fonction des risques garantis si le transporteur est responsable, l'assureur se trouve subrogée dans les droits de l'assuré

Source : www.logistiqueconseil.org consulté le 20/10/2018

4.3. Les intervenants de l'assurance

Aux intervenants de transport lui-même (le groupeur, le chargeur de la marchandise, le transitaire, le courtier de transport, le commissionnaire en douane et le transporteur), il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré, le courtier d'assurance, l'expert en sinistres et la compagnie d'assurance.⁵

⁵ Optcit : « le commerce international », p : 393-394.

4.3.1. L'assuré

C'est la personne ou l'entreprise qui souscrit à une police en vue d'assurer des marchandises contre des risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.

4.3.2. Le courtier d'assurance

A pour fonction de rapprocher un client potentiel d'une compagnie d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier les conditions et la prime les plus avantageuses pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.

4.3.3. Le courtier d'assurance maritime :

Est un officier public, un peu comme un agent de change, nanti de certains privilèges, y compris celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance ; contrairement au courtier d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance.

4.3.4. L'expert en sinistres :

Il constate à destination ou en cours de route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (expert répartiteur), et son rôle comme suit :

- ✓ Constater les dommages.
- ✓ Détermination la nature, importances et les causes de l'avarier.
- ✓ Prévenir les sinistres.
- ✓ Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables.

4.3.5. Les compagnies d'assurance (assureurs) :

Elles sont nées de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine, supportés par des personnes physiques. C'est ce qui a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille.

Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnies, souvent sans en informer l'assuré.⁶

⁶Optcit : « le commerce international », P : 304-305.

4.4. Le coût de l'assurance

En général, l'acheteur ou vendeur sont libres de souscrire ou non à une assurance transport, selon l'incoterm. Pour certaines destinations, l'assurance est indispensable. Les facteurs suivants influenceront le coût de l'assurance transport :

- La nature de la marchandise : fragile, périssable et dangereuse.
- La qualité de l'emballage et du marquage.
- Le mode du transport (l'assurance transport aérien coute moins cher que l'assurance transport maritime).
- L'itinéraire et la zone géographique desservie.
- Les garanties exigées par l'assuré.⁷

4.5. Les types de polices

La police d'assurance est un document écrit, signé par l'assureur et l'assuré, qui constitue un contrat d'assurance et qui précise, d'une part, le montant de la prime que paie l'assuré et d'autre le capital assuré ainsi que la nature et la limite des risques couverts.

4.5.1. La police au voyage

Elle protège les marchandises d'une expédition donnée en fonction d'un itinéraire donné. C'est l'exportateur qui détermine tous les paramètres d'expédition c'est-à-dire la date de l'envoi, la nature, la valeur et l'emballage des biens transportés, le mode de transport utilisé, le point de départ et le point d'arrivée. Ce type de police n'est pas recommandé, il n'est utilisé que par des exportateurs occasionnels.

4.5.2. La police d'abonnement (police flottement)

Elle couvre l'ensemble des expéditions de l'exportateur, quels que soient les marchandises, les quantités, les destinations et les modes de transport, et ce pendant une durée déterminée (généralement un an).

En vertu de cette police, l'assureur couvre toutes les expéditions, selon les conditions d'assurance et les taux de prime établis à l'avance, peu importe qu'il y ait ou non une déclaration tardive, un oubli ou une omission involontaire. La prime par expédition est évidemment moins élevée que dans le cas de la police au voyage.

4.5.3. La police à aliment

Elle couvre les marchandises dont les paramètres d'expédition ne sont pas connus à l'avance. On y recourt pour assurer une série d'expéditions qui sont établies sur une

⁷ BELOTTI-J, « Transport international des marchandises », édition : Vuibert-2002, P : 42.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

période de temps généralement assez longue et indéterminée, et dont la valeur totale est connue. On souscrit à une telle police avec une garantie de la valeur totale des expéditions. On peut ainsi établir un cadre de garantie et de coûts, ce que facilite la concrétisation d'un marché cible.

Contrairement à la police d'abonnement, qui assure la marchandise de l'exportateur automatiquement dès qu'elle est expédiée, la police à aliment oblige l'exportateur à aviser l'assureur de l'expédition par une déclaration d'aliment dans un délai fixé. Seule la marchandise pour laquelle une déclaration d'aliment est envoyée à l'assureur sera protégée.

4.5.4. La police tiers- chargeur

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires, qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et autres formalités.⁸

5. L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi

On va présenter les principales caractéristiques de l'assurance des marchandises selon le mode de transport utilisé.

5.1. L'assurance des marchandises en transport maritime

Nous examinerons l'assurance maritime sur facultés (qui incluent la police au voyage et la police d'abonnement), qu'on distingue de l'assurance maritime sur corps (assurance corps de navire). L'assurance maritime sur facultés couvre les dommages subis par les marchandises, tandis que l'assurance maritime sur corps protège le navire lui-même contre certains risques. L'assurance maritime sur facultés couvre les dommages suivants :

5.1.1. La perte totale

Revoit à la perte ou à la destruction totale de la cargaison d'un navire par un naufrage, par une explosion, par un incendie, etc.

Avant de traiter une telle réclamation, l'assureur voudra habituellement qu'on lui fasse parvenir tout connaissance négociable, l'originale de la facture commerciale et toutes les copies négociables de la police ou du certificat d'assurance.

⁸Optcit : « le commerce international », P : 304-305

Chapitre I : Le transport international des marchandises

- **L'avarie particulière**

Domage accidentel subi par une partie de la cargaison au cours du transport en mer ou au cours du chargement, du déchargement, de l'arrimage.

- **L'avarie commune**

Domage volontairement provoqué ou dépense effectuée par le capitaine dans le but de sauvegarder l'équipage, le navire ou une partie de la cargaison.

5.1.2. Les risques couverts et les risques exclus

Les polices couvrent tous les types de marchandises en dehors du moyen de transport lui-même. Les risques exclus sont presque les mêmes dans chaque garantie. C'est à l'assureur d'établir l'existence de l'exclusion qu'il désire invoquer.

Tableau N03 Les risques couverts et exclus

Risques couverts	Risques exclus
<ul style="list-style-type: none">• Risques liés au transport principal.• Risques liés à la manutention.• Risques pour le pré- et le post acheminement a magasin en aérien et en maritime.	<ul style="list-style-type: none">• Conséquences des fautes de l'assuré ou du bénéficiaire.• Conséquences des violations de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin.• Vice propre de la marchandise, freinte de route qui concerne une perte inévitable et connue de poids ou de quantité pendant le transport.• Influence de la température Risque admis dans les polices tous risques à condition qu'il ne s'agisse pas de température ambiante.• Insuffisance d'emballage ou inadaptation du conditionnement.• Préjudices financiers commerciaux ou indirects.

Source :élaboré par nos soins a partir des diverses sources

5.1.3. Les garanties

En transport maritime, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivants : la garantie tous risques, la garantie franc d'avaries particulière sauf, la garantie du risque de guerre et de mines.⁹

a. La garantie tous risque

Contrairement à son libellé, cette garantie ne protège pas le souscripteur contre tous les risques sont notamment soumis à des conditions particulières le risque vol et le chargement des marchandises en pontée.

- La freinte de route : perte inévitable de volume ou de poids subie par certaines marchandises pendant leur transport.
- Les périls maritime (fortunes de mer) : renvoient aux événements fortuits qui peuvent toucher un navire ou sa cargaison, par exemple : les orages, les tempêtes, les naufrages, les abordages, les incendies.
- Les risques de mer : concernent plutôt les conditions qui règnent en mer par exemple la cargaison causée par l'eau salée ou l'humidité, les chocs, les vagues.

b. La garantie franche d'avarie particulière sauf(ou FAP sauf)

Protège contre les avaries particulières, sauf celles qui sont nommément exclus dans la police. Elle couvre les risques comme le naufrage, l'abordage, la collision ; l'incendie, les chutes pendant le chargement et les avaries communes, mais elle exclut les risques de mouille (avarie causée par l'eau ou l'humidité), de vol d'écrasement.

c. La garantie franche d'avaries particulière(FAP)

Couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre pas les avaries particulières.

d. La garantie du risque de guerre et de mines

Garantie qui protège contre les pertes ou les dommages causées par des situations de guerre (y compris les guerres civiles, les révolutions, les rébellions, etc.) ou par des engins de guerre (même sans la survenance d'un fait de guerre).¹⁰

⁹ www.logistiqueconseil.org

¹⁰ NAJI.J « le commerce international », édition : Renouveau Pédagogique INC, p :417.

5.2. L'assurance des marchandises en transport aérienne

La garantie couvre tous les risques non exclus et s'inspire des formules « tous risquesmaritimes». Elle s'étend de domicile à domicile et inclus les transports complémentaires, terrestre ou fluviaux (en cas de portion e trajet par la mer, c'est une assurance maritime quidoit être souscrite).

La garantie couvre les avaries particulières, la garantie pour avaries communes n'existant pas en transport aérien, il est également possible d'étendre la garantie aux risques de guerre. Elle prend effet depuis la remise au transporteur jusqu'à la remise au destinataire, et cesse au plus tard 15 (quinze) jours à compter de l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destinataire.¹¹

5.3. L'assurance des marchandises en transport terrestre

Il s'agit d'assurer les marchandises transportées par route et par fer.

Il est possible de souscrire une garantie « accident caractérisées» qui garantie les marchandises contre des événements majeurs de la même façon qu'en maritime ou sur demande express, une garantie «tous risque » en incluant le vol et la disparition des marchandises.

Les risques de guerre et assimilés peuvent être couverts par avenant spécial. Une clause additionnelle peut garantir les risques inhérents aux grèves, lock-out et conflits de travail, dans le d'une police d'abonnement.

La garantie prend effet depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire et dans la limite de 15 (quinze) jours, depuis la date d'arrivée à destination (garantie magasin à magasin).¹²

Conclusion

L'assurance de transport est un domaine très complexe qui touche de nombreux intervenants, mais il est essentiel d'en comprendre les rouages puisqu'il s'agit d'un aspect important du commerce international.

Le technicien de commerce international doit d'abord être capable dans chaque situation de bien délimiter les risques liés au transport de marchandises, ensuite de choisir la police d'assurance appropriée.

L'exportateur doit maximiser les avantages de l'assurance de transport, il pourra avoir une plus grande maîtrise des garanties et de la sécurité liée à ses opérations commerciales.

¹¹ NAJ.J « le commerce international », édition : Renouveau Pédagogique INC, p : 417.

¹² Idem

Section 2 : les modalités du transport

En commerce international, manière de procéder au déplacement de marchandises. Quatre modes généralement distingués : le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Il existe aussi des combinaisons de deux ou plusieurs modes de transport.

1. Le transport maritime

Le transport par mer est très populaire en commerce international grâce à son coût abordable, on y recourt généralement par l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandises en vrac.

Les caractéristiques techniques

- ✓ Diversité et adaptation des différents types de navires.
- ✓ Utilisation très répandue de conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduire le coût de la manutention.

1.1. Les avantages et les inconvénients

A. Les principaux avantages

- En matière de coût, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux par exemple : les céréales et les hydrocarbures.
- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter par exemple : vraquier, porte-conteneurs, méthanier.
- L'utilisation du conteneur qui constitue une unité de chargement, permet de réduire les coûts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge.

B. Les principaux inconvénients :

- Les délais de livraison sont parfois aléatoires.
- Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur.
- Les coûts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport.¹³

1.2. Le contrat et la documentation

Le connaissement : Est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable, Il est

¹³Optcit : « le commerce international », P : 268

Chapitre I : Le transport international des marchandises

normalement établi dans les vingt quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention (embarqué), il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise, il porte alors la mention (reçue embarquement).

Le connaissement prend différentes formes qu'on peut situer comme suit :

- ✓ **A ordre** : transmissible par endossement est très fréquent avec le crédit documentaire.
- ✓ **A personne dénommée** : Ce qui le rend non négociable, nom et adresse de réceptionnaire (consigner), mention rayée. Il peut être utilisé aussi.
- ✓ **On board** : il atteste le changement effectifs de la marchandise à la date de signature.
- ✓ **Reçu pour embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive
- ✓ **Met de réserve** : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent
- ✓ **Surchargé** : Des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état de la marchandise chargée atténuent la responsabilité du transporteur.

1.3. Tarification

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination.

L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « liner terms » ou « Conditions de lignes régulières » règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires.¹⁴

2. Le transport routier

Le transport par route permet de réaliser des expéditions de porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable de moyennes de transport, il est très utilisée partout dans le monde en particulier dans les pays de Genève de 19 /05/1956 plus connu sous le nom de convention CMR (convention des marchandises par route) entrée en vigueur le 02/07/196.

¹⁴MEYER.V, ROLIN.C, « techniques du commerce international », Nathan, paris, 2000, p : 58.

Les caractéristiques techniques

- ✓ Possibilité de transporter par conteneur.
- ✓ Possibilité de réaliser du transport combiné (rail, route) ou multimodal (fluvial, route).

2.1. Les avantages et les inconvénients

a. Les principaux avantages

- Souplesse d'adaptation grâce au service port à port sans rupture de charge et au transport combiné.
- Délais relativement courts grâce aux infrastructures routiers et aux procédures douaniers allégées comme TIR.
- Gamme de service très étendue comme le groupage, le fret, express et le cabotage).

b. Les principaux inconvénients

- Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- Coût élevé pour les destinations lointaines.
- Peut adapter aux grandes quantités.¹⁵

2.2. Le contrat et la documentation

Le contrat est une convention (accord des volontés) par laquelle un professionnel désigné par le vocable ancien de voiturier s'engage à transporter autrui ou la chose d'autrui moyennant un prix déterminé à l'avance et dans des conditions fixées par un texte réglementaire ou légal.

C'est la lettre de voiture CMR, qui constate le contrat du transport routier, elle atteste la prise en charge des marchandises en bon état si elle est nette de réserves et l'expédition dès la signature par le transporteur.

2.3. La tarification

Il n'existe pas de règle de tarification des transports internationaux par route. Les prix sont donc complètement négociables. La base de calcul du fret reste le poids et le kilométrage.¹⁶

¹⁵Optcit : « le commerce international », P : 274.

¹⁶MEYER.V, ROLIN.C, « techniques du commerce international », Nathan, paris, 2000, p : 61.

3. Le transport aérien

Le transport aérien connaît un développement considérable grâce à sa sécurité, sa fiabilité et surtout sa rapidité. Il est régi par la convention internationale de Varsovie qui est le texte de base, signé en Pologne le 12/01/1929. Cette dernière n'est pas la seule convention bien qu'il existe plusieurs conventions internationales (convention de Chicago 1944, Rome en 1952, Genève en 1948...).

Les caractéristiques

- ✓ Appareil mixtes et toutes catégories.
- ✓ Chargements en ULD (igloos, palettes, conteneur...).

3.1. Les avantages et les inconvénients

a. Les principaux avantages

- Rapidités, sécurité pour la marchandise (manutention).
- Régularité et fiabilité du transport.
- Emballage et assurance est moins coûteux.
- Diminution des frais financiers et de stockage.

b. Les principaux inconvénients

- Peut adapter aux marchandises de faible valeur.
- Les prix relativement élevés.
- Interdit certains produits dangereux.
- Favorise les marchandises.
- Rupture de charge et les capacités limitées.¹⁷

3.2. Le contrat et la documentation

Le contrat de transport aérien se négocie entre le transporteur et le chargeur celui-ci pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le coût du transport et il est matérialisé par la lettre de transport aérien (LTA). Le transporteur a les obligations suivantes :

- Il est responsable de la marchandise à partir du moment de la prise en charge jusqu'au déchargement.
- En cas de pertes financières dues à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises. Le destinataire doit signaler les pertes par courrier recommandé dans les 21 jours suivant la réception ;

¹⁷ NAJI.J « le commerce international », édition : Renouveau Pédagogique INC, P : 279.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

- En cas de dommages ou de perte de marchandise, il en responsable. Le destinataire doit signaler les pertes ou les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception.

La LTA constitue à la fois la preuve de l'existence du contrat, la preuve de la prise en charge et le justificatif du contrat. C'est un document non négociable.

L'expédition est considérée effective une fois que la compagnie a rempli la lettre de transport en y indiquant la date d'expédition, le numéro de vol, l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée.

La lettre de transport aérien doit comprendre trois exemplaires :

- Le premier est remis à l'expédition et sert d'accusé de réception.
- Le deuxième est signé par le transporteur et remis au destinataire comme preuve de prise en charge par le transporteur.
- Le troisième est conservé par le transporteur qui l'émet.

3.3. La tarification : Il existe trois tarifs

3.3.1. Le tarif général

Il est établi pour une relation aéroport-aéroport donnée. Il est indépendant de la nature des marchandises, et est établi par tranches de poids (moins de 45kg, de 45à100kg...). Compte tenu de la forte dégressivité du tarif, il pourra être intéressant de « **payer-pour** » un poids supérieur au poids réel. Ainsi, si le tarif fixe un prix de 5 euros entre 45 et 100kg, et un prix de 4 euros entre 100 et 300 kg, l'exportateur qui a 85 kg à charger aura intérêt à payer pour 100 kg car $85 \times 5 = 425$ alors que $100 \times 4 = 400$ Euros. Pour les marchandises volumineuses, la base de la tarification est le rapport entre le poids et le volume, sachant que pour le transport aérien **1 tonne=6 m3** (on divise le volume réel par 6 pour obtenir le nombre d'Unités Payantes (UP) servant de base de tarification).

3.3.2. Le tarif ULD (Unité Load Device - Unité de chargement aérienne)

Le tarif ULD est une taxe forfaitaire consentie pour certains trajets. A ce forfait, correspond ce que l'on appelle un poids « pivot ». Si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable.

3.3.3. Les tarifs préférentiels ou corates (SpecificCommoty Rates)

Il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée à un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes.¹⁸

4. Le transport ferroviaire

Il complète le transport maritime ou aérien à l'arrivée et au départ ; mais il fait la concurrence au transport maritime. Il régit par la convention BERN qui le texte de base, signé en suisse le 14/10/1985 et entré vigueur le 09/09/1990 par son appendices appelé RUI-CIM.

Les caractéristiques

- ✓ Expédition par wagon isolé ou par trains pour des tonnages supérieurs.
- ✓ Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport.

4.1. Les avantages et les inconvénients

a. Les principaux avantages

- Fluidité du trafic et respect des délais.
- Adaptation aux longues distances et aux tonnages important.
- Développement du transport combiné.
- Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui requièrent un train entier.

b. Les principaux inconvénients

- Compétitive moindre pour les courtes distances.
- Rupture de charge.
- Nécessite un pré- et un post-acheminement.¹⁹

4.2. Le contrat et documentation

La **Lettre de Voiture Internationale (LVI)**. Ce document est établi par l'expéditeur et la compagnie de chemin fer. Il y a contrat de transport dès l'instant où la compagnie a accepté de transporter la marchandise. Cette acceptation est constatée par

¹⁸ABBAS.S,AIFA.S,«la logistique internationale et douane, cas EPB», encadré M'MAHOUI.K, mémoire de master, FCI, promotion : 2012-2013.

¹⁹NAJI-J « le commerce international », éditions : Renouveau Pédagogique INC, P : 277.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice. Cette lettre de voiture doit être établie sur un formulaire conforme au modèle prévu par la « Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer » (CIM).

4.3. La tarification

Il n'existe pas de tarif international dans ce domaine. Tout au plus certains accords bilatéraux ou multilatéraux sont-ils applicables sur certaines destinations et pour certaines catégories de marchandises. À défaut, le coût total d'un transport international par fer est égal à la somme des coûts des transports nationaux de chacun des pays traversés.

Néanmoins, le prix dépend toujours directement du tonnage transporté, du kilométrage, de la nature de la marchandise et de la vitesse demandée.²⁰

Conclusion

Le transport international de marchandises est un monde complexe et les intervenants sont nombreux.

Chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients, ses propres règles relatives aux contrats, à la documentation et à la tarification ainsi que des normes d'emballage et de marquage.

Pour être efficace en commerce international, il importe donc de se familiariser avec toutes les facettes du transport.

Section 03 : Transit et Incoterms

1. Les auxiliaires de transport

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

Ils se distinguent en fonction de leur spécialisation et de leur type d'activité (mandataire, commissionnaire, ou autres activités).

Cela conduit à s'intéresser à la facturation du transitaire ainsi qu'à sa rémunération tous les éléments qui guident le choix qui sera fait par l'entreprise.²¹

²⁰Opt,cit, « Technique du commerce international », p : 61.

²¹BELOTTI.J « Transport international des marchandises », éditions: Vuibert-2002, P: 47.

2. Les différentes activités du transitaire

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

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

2.1. Le mandataire

Le mandataire exécute des ordres de son mandant. Il n'a donc pas le choix des sous-traitants. Il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toutes dispositions utiles pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avaries. Il répond d'une obligation de moyens.

2.1.1. Le transitaire portuaire ou aéroportuaire

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

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

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

2.1.2. Le commissionnaire en douane

Se substituant totalement aux exportateurs et aux importateurs pour les formalités douanières, ce commissionnaire est donc un mandataire. Il est le seul interlocuteur de l'administration des douanes et le seul redevable des droits et taxes qu'il règle pour le compte de ses clients.

Ce privilège de pouvoir « déclarer autrui » découle d'un agrément géographique qui lui est délivré par l'administration des douanes, sous trois conditions de base :

- ❖ Disposer d'un bureau implanté dans la zone concernant son agrémentation gérée par au moins un « déclarant en douane » qualifié.
- ❖ Avoir une surface financière suffisante ainsi que des cautions bancaires.
- ❖ Avoir une certaine activité annuelle.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Sa responsabilité est civile et pénale envers la douane. Il a également une responsabilité envers ses mandants en cas d'inexécution ou mauvaise exécution de son mandat.²²

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

2.2. Le commissionnaire

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

2.2.1. L'organisateur de transports multimodaux (OMT)

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

Pour ce faire, il dispose d'un réseau de correspondants à l'étranger ou d'implantations de succursales.²³

2.2.2. Le groupeur

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

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

2.2.3. L'affréteur routier

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

2.2.4. L'intégration

²²BELOTTI.J « Transport international des marchandises », éditions: Vuibert-2002, P: 47.

²³Idem

Son statut est comparable à celui des commissionnaires de transport. Agissant en son nom propre, il offre un réseau aérien et terrestre garantissant un transport « domicile/domicile » dans des délais très courts et vers presque toutes les parties du monde.²⁴

3. La facturation du transitaire

3.1. La facturation du transitaire à l'import

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

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

b. les frais de commissionnaire en douane comprennent

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

c. Les autres frais du transitaire regroupent

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

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

3.2. La facturation du transitaire à l'export

²⁴Opt cit: « Transport international des marchandises », P: 48-49

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Cette facturation du transitaire ne compte pas les colonnes taxables et non taxable puisqu'il y a exonération des marchandises et des services à l'exportation.

Les rubriques concernant la douane sont inutiles et il reste que celle concernant les frais. D'une manière générale un transitaire facture à son client exportateur : les prestations réalisées pour son compte, les honoraires (ceux-ci sont calculés par l'application d'un pourcentage à la valeur en douane de la marchandise auquel s'ajoute une commission fixe), des frais de gestion.²⁵

3.3. Le choix du transitaire

Ce choix dépend de plusieurs critères : nature et valeur de la marchandise, origine...etc.

L'importateur aura intérêt à chercher un transitaire spécialisé dans les opérations de dédouanement qui sont plus complexes à traiter.

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

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

- ❖ Rapport qualité/prix
- ❖ Rapidité/régularité
- ❖ Expérience de services
- ❖ Adaptation au problème de client
- ❖ Spécialisation et la Réputation
- ❖ Condition financière
- ❖ Relation personnelle avec le fournisseur
- ❖ Lien juridique avec l'entreprise.²⁶

4. Les incoterms

Les incoterms visent à uniformiser les conditions commerciales utilisées dans le commerce international en définissant par un terme unique, un ensemble de normes communes à tous les acheteurs ou vendeurs, interprétable d'une façon identique de par le monde. Ils définissent jusqu'à quel endroit, port de départ ou port d'arrivée, et

²⁵Opt cit: « Transport international des marchandises », P: 50-51

²⁶Optcit: « Transport international des marchandises », P :50-51.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

jusqu'à quel moment s'exerce la responsabilité du vendeur et par voie de conséquence, à quel moment et quel lieu commence la responsabilité de l'acheteur.

4.1. Définition de l'incoterm

Les incoterms, sont l'abréviation de l'expression anglaise « international Commercial Terms ». Plus clairement il s'agit de clause standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international.

Ces clauses standardisées sont apparues il y a une trentaine d'années à l'initiative des « Chambres de Commerce Internationales » (CCI) qui se sont émues, à juste titre, du nombre croissant de litiges ou, pour le moins de malentendus qui existaient entre acheteurs et vendeurs.

Avant d'envisager un transport de marchandises à l'international, il faut répondre à cette question importante ; A quel moment les risques et les frais sont-ils transférés à l'acheteur ?

En 1936, pour la première fois, la chambre de commerce international (CCI), située à Paris, publie sous le nom d'Incoterms 1936, une série de règles internationales pour répondre à cette question. Afin d'adapter ces règles aux pratiques commerciales internationales les plus récentes, plusieurs amendements ont été apportés aux règles de 1936 pour aboutir aujourd'hui aux Incoterms 2010 qui viennent succéder aux Incoterms 2000. Les dernières modifications applicables depuis le 1^{er} janvier 2011 portent principalement sur la suppression de quatre Incoterms DEQ, DES, DAF et DDU- et l'introduction de deux nouveaux Incoterms ; DAT [rendu au terminal] et DAP [rendu au lieu de destination].

4.2. Objectifs

L'objectif des incoterms s'est d'établir un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes les plus utilisés dans le commerce international. Au moyen de ces règles nous éviterons les différentes interprétations qui peuvent apparaître entre ce qui est différents impliqués ou, au moins, ils pourront être réduits dans une grande mesure.²⁷

4.3. Rôles des incoterms

²⁷ HADDAD.S, « Les Incoterms, International Commercial Terms », édition : pages bleues- 2009, P : 8-9.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Pour éviter les litiges lors d'une vente, la chambre de commerce international [CCI] a élaboré 13 termes qui ont les fonctions suivantes :

- **Première fonction**

Dans le cadre de contrats de commerce internationaux et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement de transport, de type de transport, des assurances et de la livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport.

- **Deuxième fonction**

Est de déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspond également au lieu de livraison de la marchandise.

- **Troisième fonction**

Concerne la fourniture des documents et des

Informations. Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ?

Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté. La règle générale de fourniture et, surtout, de responsabilité des informations liées à la sûreté définie par les règles Incoterms est simple.

Chacun, le vendeur et l'acheteur, est responsable des informations qui vont lui être utiles, voir A2/B2 et A10/B10 de chaque règle.

Cependant, les incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement le moment du transfert des risques liés au transport, des différents frais et de l'organisation du transport. Ils définissent notamment qui de l'acheteur ou du vendeur doit, éventuellement, supporter l'assurance du transport des marchandises. En termes de contrat d'assurance, les règles ne les définissent que dans deux cas, CIP et CIF. Dans tous les autres cas, souscrire une assurance est de la responsabilité de qui supporte le risque. Il s'agit d'un ensemble de règles mis à jour au fur et à mesure de l'évolution du commerce mondial et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.

4.4. Le classement des incoterms

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille.

4.4.1. Le classement en fonction du risque

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en ;²⁸

- ✓ « **vente au départ** », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
- ✓ « **vente à l'arrivée** », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur.

Sur les treize Incoterms ;

- Huit sont des Incoterms de vente au départ ; [**EXW, FCA, FAS, FOB CFR, CIF, CPT, CIP**]
- Quatre sont des Incoterms de vente à l'arrivée ; [**DES, DEQ, DDU et DDP**].
- Un est un incoterm d'exception (DAF) puisque le vendeur supporte les risques jusqu'à une frontière donnée, au-delà de laquelle c'est l'acheteur qui prend les relais.²⁹

4.4.2. Le classement en fonction des modes de transport

La distinction porte sur les incoterms :

- « maritimes », donc exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port ;
- « Tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, des lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal.

Sur les treize incoterms ;

- Six sont des Incoterms exclusivement maritimes : (FAS, FOB, CFR, CIF, DAP, DAT) ;
- Six sont des Incoterms tout mode de transport : (DDU, EXW, FCA, CPT, CIP) ;
- Un est un incoterm exclusivement terrestre : (DAF).

Classification des incoterms selon les modes de transport

²⁸ BELOTTI.J, « le transport international de marchandises », édition : VUIBERT-1992, P : 82.

²⁹ Idem, P: 83.

Famille	Incoterms
Tout mode de transport	DDU,EXW,FCA,CPI,CIP
Transport maritime ou fluvial	FAS,FOB,CFR,CIF,DES,DEQ
Transport terrestre	DAF

Source. Corinne PASCO, op-cite, page 63.

4.4.3. Classement par famille

Les incoterms sont repartis en trois familles :

- Famille des « F » : « Free », (Franco) ;
- Famille des « C » ; « Cost or Carriage », (cout ou port) ;
- Famille des « D » : « Delivered », (rendu).

4.5. Présentation des treize incoterms

4.5.1. L'incoterm d'obligation minimum du vendeur

- **EXW (ex Works ou a l'usine, lieu convenu)**

Le vendeur met la marchandise a disposition de l'acheteur dans les locaux mêmes du vendeur. L'acheteur est responsable pour tous les frais de transport, acquittement des droits de douanes et police d'assurance, et accepte les responsabilités de risques de perte une fois la marchandise achetée et placée aux portes de l'usine. Le prix Ex-Works n'inclut pas le prix du chargement de la marchandise dans un camion ou navire, et aucune allocation n'est faite pour le dédouanement. Si la valeur FOB représente la valeur douanière de référence de la marchandise dans le pays de destination, le cout du transport et del'assurance depuis les locaux du vendeur jusqu'au port d'embarquement doivent être ajoutés à la valeur Ex-Works.³⁰

4.5.2. Les incoterms de la famille des « F », (Free)

- **FCA (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu)**

Le vendeur délivre la marchandise a un transporteur désigné par l'acheteur a un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur.

Lorsque le moyen de transport est complet [conteneur, camion, wagon], le Chargement est a la charge du vendeur ainsi que le dédouanement a l'exportation. Le déchargement a la charge de l'acheteur, a ses frais et risques.

³⁰CORINNE.P,« commerce international », edition: DUNOD-2006, p:61.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

- **FAS (Free Alongsidship ou « Franco le long du navire » , port d'embarquement convenu)**

L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur ou il la dépose le long du bateau.

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement ; cette livraison marque le transfert de risques et de frais.

L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB (Free On Bord ou « Franco bord », port d'embarquement convenu)**

Le transfert du risque et des frais se fait quand les marchandises ont passé le bastingage du navire. Contrairement au FAS, c'est le vendeur qui doit dédouaner la marchandise. L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

4.5.3. Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage)

- **CFR (Cost and Freight ou « Cout et fret », port de destination convenu)**

Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

- **CIF (cost, insurance and freight ou « cout, assurance et fret », port de destination convenu)**

Mêmes conditions qu'en CFR avec en plus, l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages aux marchandises pendant leur voyage maritime. Le transfert du risque et des frais se fait comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

- **CPT (Carriage Paid To ou « port payer jusqu'à.... », Lieu de destination convenu)**

Cet incoterm est valable pour tous modes de transport, le vendeur se charge du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au

Chapitre I : Le transport international des marchandises

lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur. Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP (Carriage and Insurance Paid To ou « Port payer, assurance comprise, Jusqu'à », port de destination convenu) :**

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

4.5.4. Les incoterms de la famille des « D », (Delivered)

- **DES (delivered ex ship ou « rendu non déchargé », port de destination Convenu)**

Uniquement pour le transport fluvial ou maritime ; il signifie que le vendeur doit organiser le transport principal des marchandises et en assumer les coûts et les risques. Évidemment il doit dédouaner la marchandise à l'exportation, l'amène au port d'embarquement du transporteur avec lequel il a conclu un contrat et la charge sur le navire.

Le transfert des coûts et des risques s'effectue au moment où la marchandise a bord du navire et non dédouané à l'importation, parvient au point de déchargement du port de destination. Dès lors, l'acheteur assume le dédouanement ainsi que les coûts et les risques liés au déchargement des marchandises au port de destination et au transport jusqu'à son établissement.

- **DEQ (delivered ex qua ou « rendu à quai », port de destination convenu)**

L'incoterm pour le transport par voie d'eau, suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation, l'amène au port d'embarquement du transporteur avec lequel il a conclu un contrat, la charge sur le bateau, puis la décharge sur le quai du port de destination, il assume tous les coûts et les risques jusque-là.

- **DDU (delivered duty paid ou « rendu droits dus », lieu de destination Convenu)**

Cet incoterm est valable pour tout mode de transport. Il signifie que le vendeur doit organiser le transport des marchandises et en assumer tous les coûts et les risques jusqu'au lieu convenu dans le pays de l'acheteur, y compris le déchargement. L'acheteur est responsable de dédouanement et du transport à son établissement.

- **DDP (delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination Conven).**

A l'inverse du terme EXW, à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques n'est effectué qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement à l'importation ayant été réglées par le vendeur. L'acheteur n'a plus qu'à décharger la marchandise chez lui.

- **DAF (delivered at frontier ou rendu à la frontière, lieu convenu).**

Le vendeur organise le transport des marchandises et en assume les coûts et les risques jusqu'à la frontière désignée par l'acheteur, il se charge également des formalités douanières à l'exportation. Le terme DAF peut être utilisé quelque soit le mode de transport lorsque la marchandise est à livrer à une frontière terrestre [transport ferroviaire ou routier]; si le point de livraison est un port, on utilisera les incoterms DES et DEQ.³¹

4.6. La réforme des Incoterms 2010

Les nouvelles règles des incoterms 2010 entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

- ✓ Les termes de DAF (Delivered et Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP (Delivered At Place).
- ✓ Les termes DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered at Terminal) désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis entre deux familles ;
- ✓ Les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures,
- ✓ Les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

Quelques modifications touchent par ailleurs les termes FOB, CFR, et CIF, pour lesquels la notion « passage bastingage » a disparu, ainsi que le terme DDP, qui recouvre désormais une nouvelle répartition des certains frais.

Afin d'éviter toute confusion, le choix des règles 2010 devra être précisé par la mention de l'incoterm, accompagnée de la date « 2010 » et de l'adresse de livraison la plus précise possible (il pourra par exemple s'agir d'une rue et d'un numéro).³²

4.7. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms

³¹ Idem: p62.

³² <https://www.douane.gouv.fr>.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes :

- Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle ;
- L'usage des incoterms est facultatif [aucun texte de loi ne les rend obligatoires] ;
- Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence [port, frontière, etc.] ; Information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. Par exemple ; FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours être suivi de la frontière concernée ;
- Tenir compte du mode de transport car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple ; pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable ;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des Conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du Contrat qui prévaut.³³

Conclusion

Les règles incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs de commerce international, elles sont donc un outil et non une obligation.

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui règlementent les problèmes liés à la logistique internationale.

Conclusion

³³<https://www.objectif-import-export.fr>.

Chapitre I : Le transport international des marchandises

Le transport international de marchandises est un mode complexe et les intervenants y sont nombreux chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients, ses propres règles relatives aux contrats, a la documentation et la tarification ainsi des normes d'emballage et de marquage.

Au cours du transport de marchandise, lors d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées a des risques divers, ce qui pousse l'assurance intervenir, afin de garantir le remboursement des sommes engagées encas de dommage ou de sinistre.

Le transport international occupe une part de plus en plus important dans les échanges entre les nations, il met en œuvre un grand nombre de participant qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Et grâce à l'assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international.

Cette formule sert à protéger les intérêts de propriétaires des marchandises, Par l'indemnisation des dommages et perte survenus par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

Introduction

La douane est une administration de régulation des échanges, chargée de faciliter et de sécuriser les flux de marchandises. Elle s'adapte en permanence aux évolutions du commerce et au transport des marchandises pour jouer pleinement son rôle de régulation.

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par l'article 3 du code des douanes Algérien.

Le régime douanier est un statut juridique donne a la marchandise a l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et les taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Il concerne les exportations comme les importations.

Les éléments de taxation permettent d'appliquer correctement la fiscalité attachée à la marchandise déclarée. Ce sont la valeur en douane, l'origine de la marchandise et l'espèce tarifaire.

Section 1 : La douane

La douane est le premier rempart pour la production nationale, notamment avec la croissance accrue des échanges commerciaux internationaux. L'administration des douanes apparait donc avant tout comme la garantie des intérêts économiques et fiscaux des Etats et participe à la sauvegarde de l'ordre public.

1. Définition de la douane

La douane est une institution fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire. Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (OMC, traités de libre-échange, etc.).

Elle peut par ailleurs assurer d'autres missions, notamment économiques (lutte contre les pratiques déloyales, mise en place de barrières douanières non tarifaires...) et de protection et sécurité (lutte antistupéfiants, contrôle des marchandises à risques, contrôle des flux migratoires de personnes, parfois garde-côtes...).

La tendance actuelle est à la diminution des barrières douanières (tarifaires ou non) par le biais d'accords bilatéraux, régionaux et mondiaux afin d'accroître les échanges internationaux.¹

2. L'évolution des douanes algériennes

L'administration est en perpétuelle évolution, la douane algérienne depuis l'indépendance a exercé ses fonctions sous le règne de l'économie socialiste avec des techniques propres à cette période. Elle garde encore une image traditionnelle, celle d'une administration toujours présente aux frontières afin d'y effectuer des contrôles ponctuels.

Mais les changements économiques mondiaux ont modifié les conditions dans lesquelles la douane exerce ses missions. Celles-ci n'ont cessé d'évoluer pour s'adapter aux contextes économiques et juridiques mondiaux.

Aujourd'hui, la douane se force de passer vers un système douanier plus moderne et plus performant pour accomplir ses missions.

¹fr.wikipedia.org

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

2.1. Phase allant de 1962 à 1969

En 1962, l'Algérie et la France constituaient le même territoire douanier, ainsi les droits de douane applicables aux marchandises importées étaient perçus sur la base d'un tarif douanier, pratiquement identique au tarif douanier français.

L'organisation de l'administration des douanes à cette époque n'a pratiquement pas connu l'évolution.

Les services centraux étaient organisés en bureau spécialisés. Les services extérieurs quant à eux, comprenaient quatre directions régionales (Alger, Oran, Annaba, et Laghouat) héritées de l'organisation mise en place par l'administration française.

Il est à retenir de cette période cinq dates importantes:

- **10 Février 1963**, les ressources du premier budget de l'Etat algérien étaient pratiquement nulles. C'est ainsi que fut appliquée la taxe spéciale provisoire de 03% sur toute importation.
- **Mai 1963**, première tentative concrète du contrôle du commerce extérieur, que s'est traduite par l'intervention du cadre du contingentement, qui consiste à fixer à l'avance les quantités de marchandises à importer ;
- **Octobre 1963**, mise en place du premier tarif douanier algérien, qui est entré en application le 01 novembre 1963 (ordonnance N°63-414 du 28 octobre 1963 instituant un nouveau tarif douanier) ;
- **Avril 1964**, instauration du contrôle des changes, ce contrôle était souple, puisqu'il n'y avait pas encore d'interdiction de transfert de fonds vers l'étranger ;
- **Février 1968**, pour mettre fin à ces insuffisances, une refonte du tarif douanier a été entreprise. C'est ainsi qu'un nouveau tarif douanier fut promulgué avec un double objectif, été sélectif à l'importation et stimuler la substitution de l'importation par le développement de la production nationale.

2.2. Phase allant de 1970 à 1978

Elle a vu se précipiter les grands événements qu'a connus notre pays tels que la nationalisation progressive du commerce extérieur et la création massive de monopole d'activités gérés par les sociétés nationales.

L'accélération du niveau de l'activité économique, consécutivement au lancement des plans de développement locaux et nationaux.

C'est ainsi que trois régimes d'importations ont coexisté, il s'agit:

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

- Du régime de contingentement qui est reconduit mais son rôle reste réduit ;
- Du régime des produits libres dont la liste limitative est inscrite au programme général d'importation ;
- Du régime de l'autorisation globale qui tend à se généraliser depuis 1973.²

Afin de faciliter l'importation des entreprises nationales, l'Etat a introduit la loi 78-02

Du 11/02/1978 relative au monopole d'état sur le commerce extérieur. Les souplesses apportées au contrôle du commerce extérieur sont dictées par l'urgence de remédier aux difficultés rencontrées par le monopole dans l'organisation et la Planification de commerce extérieur lié en partie à une extraversion économique croissante. C'est ainsi que les taux d'importation a enregistré une augmentation sensible, passant de 25% en 1969 à 31.5% en 1977.

2.3. Période de 1978 à 1987

Pendant cette période, l'administration des douanes s'est vue petit à petit dépouiller De ses prérogatives.

Sur le plan du contrôle du commerce extérieur, il y a eu la consolidation des monopoles d'entreprises étatiques. Cette situation a contraint la douane à ne plus s'occuper des éléments de taxation (espèce, valeur, origine), les seuls contrôles, qui demeuraient du ressort de la douane consistaient à vérifier le respect des règles du monopole par les entreprises.

Durant cette période, l'administration des douanes a été touchée par les mesures organisationnelles édictées par la politique de décentralisation. C'est ainsi que les services extérieurs douaniers ont été intégrés dans l'organisation de la wilaya sous forme de sous directions placées sous l'autorité de wali.

Cette période est marquée aussi par la promulgation de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douanes, qui constitué la principale base juridique devant régir l'activité douanière.

A partir de 1986, le processus de dédouanement fut automatisé. Cependant, cette procédure a été limitée au port d'Alger et à l'aéroport « Houari Boumediene ».

2.4. Période de 1987 à nos jours

C'est la période la plus importante dans l'histoire des douanes algériennes. La réforme fiscale de 1962 a eu pour principal objectif de réduire le taux de 19% à

²CHEGRANE.R, KENDEL.F, « Les instruments douaniers de maitrise du commerce extérieur», encadré par M^R ACHIR.M, promotion : 2016/2017, p9-10.

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

07%, et de réduire le prix tarifaire qui était jusque là de 100% à 60%. Ainsi, la structure adoptée pour le tarif de 1992 était la suivante : Exemption (0%), 3%, 7%, 15%, 25%, 40%, et 60%. Le taux maximal a été par la suite réduit à deux reprises, dans le cadre des mesures liées au réajustement structurel :

- En 1996 à 50% ;
- En 1997 à 45% (combinaison de deux taux de 40 et 50%), il y avait six taux : 0.5, 15, 25, 30 et 45%.³

Poursuivant l'objectif d'adoption de l'instrumentation douanière aux réalités économiques ; la douane en 1998 a entrepris la révision de son code en l'actualisant et en y introduisant des dispositions juridiques favorisant la simplification des procédures ; notamment celles liées aux régimes douaniers économiques.

Réforme à l'instabilité, à l'incohérence et à l'opacité du système, les opérateurs ont toujours tentés de demander le bénéfice d'exonération, de réclamer des mesures supplémentaires de protection administrative. Les valeurs administrées ont été utilisées à ces fins, elles ont été remplacées en juillet 2001 (loi des finances complémentaires) par un droit additionnel provisoire (DAP), fixé au taux de 60% qui sera démantelé sur une période de cinq ans à raison de 12 points par an. Ce droit a des effets identiques que ceux des droits de douane. Les règles d'assiette, de liquidation et du recouvrement appliquées aux droits de douane demeurent applicables par conséquent au droit additionnel provisoire.

« Depuis le 1 janvier 2002, le taux de ce droit provisoire a été ainsi réduit à 48%.

Cette restriction a été opérée par le biais de la réduction du nombre de taux en se basant sur le classement des produits en trois catégories, il s'agit:

- Du taux réduit de 5% affecté aux matières premières.
- Du taux de 15% affecté au demi-produit.
- Du taux maximum de 30% affecté à tous les produits de consommation finale.
- Le taux de 0% a été maintenu pour les produits qu'il affectait »⁴

³CHEGRANE.R, KENDEL.F, « Les instruments douaniers de maîtrise du commerce extérieur », encadré, par Mr ACHIR.M, promotion : 2016/2017, p : 11.

⁴Opt,cit, « Les instruments douaniers de maîtrise du commerce extérieur », encadré, M^RACHRIR , promotion : 2016/2017, p12.

Section2 : Les missions de la douane et les éléments de taxation

1. Les missions de la douane

Ces missions sont le plus souvent classiques. Néanmoins, le système douanier est intimement lié au développement du commerce international et à la mondialisation des échanges, au mode d'organisation et de fonctionnement de l'économie nationale (administrée et monopolistique ou plus ou moins ouverte à la concurrence étrangère, volonté et capacité de protéger la production locale, la santé et la sécurité des consommateurs).

La réforme de la législation douanière intervenue progressivement de 1991 à 1998, la mise en œuvre d'un programme de modernisation ambitieux et la généralisation de l'informatisation de la gestion des activités douanières ont remodelé la douane algérienne et ont permis de la mettre au niveau des pays les plus avancés dans son domaine de compétence

Ainsi, la douane algérienne exerce actuellement les 3(trois) principales missions suivantes : mission fiscale ; mission économique ; mission d'assistance aux services publics de contrôle et partenariat avec l'entreprise.⁵

1.1 Mission fiscale

Dans cette mission, la douane veille au respect des mécanismes de régulation des échanges, pour garantir la correcte perception des droits et taxes auxquels sont soumis les marchandises, conformément à la législation en vigueur et d'assurer la concurrence ainsi que la loyauté des transactions. Elle perçoit différents impositions (droit de douane, TVA autres redevances, droits antidumping ou droit compensateur...).

En effet les contrôles douaniers sont requis dans le cadre de la protection des intérêts du trésor public, les recettes sont menacées par la fraude commerciale, d'où la nécessité d'une application rigoureuse de la législation en la matière de justification servant au contrôle de l'assiette des droits et taxes à savoir l'origine, l'espèce, la valeur. Pour cela un grand nombre de convention bilatérale d'assistance administrative ont été conclus.⁶

1.2 Mission économique

La mission économique de la douane consiste à :

⁵MADANI.O, MASA.F, « Le contrôle douanier et son rôle dans le développement du commerce extérieur en Algérie », encadré par M^r. DRIR.S, promotion : 2012,2013, p : 26

⁶CATHERINE, TEULE-M « , La douane, instrument de la stratégie international », édition : Economica-paris,1995, p :7 .

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

- ✓ Appliquer les mesures de protection de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés en les soumettant à des droits compensateurs ou de droits anti-dumping ;
- ✓ Appliquer les mesures de prohibitions non économiques édictées tant à l'importation qu'à l'exportation soit à titre absolu (interdiction générale) soit à titre partiel : normes de fabrication, de qualité, d'indications, de conditionnement et d'emballage ou de soumission à des formalités administratives particulières ;
- ✓ Contrôler l'authenticité de l'origine des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences tarifaires sont conclues avec un pays ou une communauté de pays ;
- ✓ Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui soumettent les produits nationaux à des mesures discriminatoires et moins favorables que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes) ;
- ✓ Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable ;
- ✓ Assister et conseiller les entreprises économiques, notamment les producteurs et les investisseurs, en mettant à leur disposition son expertise et les facilités offertes par la législation douanière en matière de régimes économiques.⁷

1.3 Mission d'Assistance des institutions de l'Etat

Cette mission consiste à:

- Veiller à l'application des mesures édictées en matière de protection de la santé des personnes et des animaux pour éviter l'introduction de germes susceptibles de contaminer les produits alimentaires importés, y compris les animaux vivants (contrôle phytosanitaire, vétérinaire et de la qualité) ;
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au

⁷Idem p :8.

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

- contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité (ex. produits pharmaceutiques et vétérinaires, jouets, appareils électriques, appareils, produits d'hygiène et de beauté...);
- Lutter contre le trafic des stupéfiants. Outre les dispositions répressives du Code pénal, l'ordonnance n° 75-09 du 17 février 1975 relative à la répression du trafic et de l'usage illicite des substances vénéneuses et des stupéfiants et la loi n° 85-05 du 16 février 1985 relative à la protection et à la promotion de la santé et les conventions internationales en la matière constituent la base légale de la répression du trafic des stupéfiants ;
 - Veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées à titre absolu (armes, explosives) ou des matières et substances chimiques dangereuses pour la santé ou l'environnement ;
 - Assurer la protection du patrimoine national en matière de la flore et de la faune aux frontières : éviter que des espèces végétales et animales protégées par la convention de Washington du 3 mars 1973 et la loi nationale ne soient importées ou exportées illégalement.
 - Assurer la protection du patrimoine artistique, culturel, historique, archéologique ou naturel.
 - Contrôler la circulation aux frontières des écrits et autres supports aux contenus contraires à la moralité et à l'ordre public.
 - Protéger, sous l'égide de l'Organisation mondiale de propriété intellectuelle (OMPI) regroupant 135 pays, la propriété intellectuelle relative aux inventions, les dessins et modèles industriels, les marques de fabrication ou de commerce nationales contre la contrefaçon en réprimant l'apposition de fausses marques sur des produits étrangers importés, en transit, en admission temporaire, à l'entrée en entrepôt ou à l'exportation.
 - Protéger les droits d'auteur et droits voisins.⁸

⁸Idem p :9.

2. Les éléments de taxation

Dans le cadre de dédouanement à l'importation et avec mise a la consommation, les droits de douane sont exigibles ainsi que certaines taxes en fonction de la nature des marchandises.

2.1 Le droit de douane

Il s'agit des droits de douane que les produits étrangers devront supporter à leur entrée sur le territoire national. Les droits de douane ne sont pas même pour tous les produits, il y a donc un « **tarif** » des droits de douane d'où l'expression « **tarifaire** ».⁹

Cet impôt à un caractère fiscal son but principal est de procurer des processus importants au trésor, et un caractère économique dont le but est la protection du produit national.

Comme tout impôt, le droit de douane est établi par une loi fixant l'assiette, le taux, et les modalités d'application. Ainsi, sa perception doit être autorisée par la loi de finances. Selon leur méthode de calcul ou distingue trois types de droit de douane :

2.1.1. Le droit de douane ad valorem

Le droit de douane ad valorem est le prélèvement, lors du passage à la frontière d'une marchandise, d'un taux fixe en pourcentage sur la valeur de CAF du montant importé. Autrement dit, il est calculé en pourcentage de la valeur du **B** échangé, présenté au dédouanement. Ainsi, il varie selon les produits et il est déterminé sur la base de la valeur en douane.¹⁰

2.1.2. Le droit de douane spécifique

La taxation spécifique peut être définie comme celle qui frappe forfaitairement une marchandise d'une certaine nature, le montant des droits étant déterminé en fonction des mesures physique simples de celle-ci : le nombre de litre, longueur, surface, nombre de degré alcooliques...

Le droit de douane spécifique définit le montant à payer par unité physique de produit importé et par conséquent il varie avec la variation du prix de celle-ci ils sont très peu réponsus dans le monde, car leur utilisation implique des difficultés.¹¹

⁹ www.brises.org/notion.PHP (brises: banques des ressources interactive en sciences économiques et sociales)

¹⁰ OULEBSIRE Saida, "l'impact du démantèlement tarifaire sur l'économie Algérienne: etude des implications de l'adhésion à l'OMC" mémoire de magister UAMB, 2008, P9

¹¹ OULEBSIRE Saida, Op cite, P29

2.1.3. Les droits de douane mixtes

Ce sont des droits de douane dont, « les caractères sont empruntés à la fois aux droits ad valorem et aux droits spécifique ». Certains fruits et légumes sont frappés de droit de douane mixtes dans la politique agricole commune (PAC) de l'Union Européenne(UE), ainsi que certains produits l'industrie céramique et verrière qui font l'objet de taxation spécifique minimum qui s'ajoute à un droit ad valorem.¹²

2.2 Les déterminations des droits de douane

La détermination des droits de douane dépend de trois éléments : la valeur en douane, l'espèce tarifaire et l'origine des marchandises, ces éléments constituent les éléments de taxation :

2.1.1. La valeur en douane

Est le montant à retenir pour le calcul des droits de douane à l'importation.

La norme fondamentale de l'OMC concernant l'évaluation à la douane est la valeur transactionnelle, c'est-à-dire la valeur en douane doit être fondée sur le prix effectivement payé ou a payé pour les marchandises lorsqu'elles sont vendues pour l'exportation à destination du pays d'importation (c'est-à-dire les prix figurant sur la facture).¹³

Dans l'assiette de taxation on trouve :

- Les frais relatifs aux travaux de construction, d'installation, de montage, d'entretien ou d'assistance technique entreprise après importation.
- Les frais relatifs aux droits de reproduction
- Coûts des données ou instructions figurant sur des supports informatiques
- Commissions à l'achat
- Intérêt dû pour l'importateur par paiement différé
- Frais de transport et d'assurance engagés après l'entrée des marchandises sur le territoire douanier.
- Droits et taxes et prélèvements exigibles, il reste à dire que lorsque la facture est établie en devise, le taux de change à prendre en compte est celui en vigueur le jour du dédouanement. Pour autant qu'ils ne sont pas inclus :
 - ✓ Les missions à la vente et les fais de courtage
 - ✓ Le coût d'emballage et les frais de location

¹² Opt cit: l'impact du démantèlement tarifaire sur l'économie Algérienne: etude des implications de l'adhésion à l'OMC", P29

¹³ www.wto.org

- ✓ Les valeurs imputées de façon appropriée de certains produits lorsqu'ils sont fournis directement ou indirectement par l'acheteur sous frais ou coûts réduits
- ✓ Les frais de transport et d'assurance des marchandises importées ainsi que les frais de chargement, de manutention jusqu'au lieu d'introduction à la douane.

2.2.2. L'espèce tarifaire (ligne tarifaire ou la position tarifaire)

L'espèce tarifaire correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes, à partir de laquelle dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés »¹⁴

Les tarifs douaniers nationaux contiennent une liste de tous les produits qui peuvent être importés. Ces produits sont regroupés selon leur matière ou selon le secteur industriel dont ils proviennent ou auxquels ils sont destinés.

La ligne tarifaire est le code désignant la marchandise en cause à partir duquel un tarif douanier est expressément défini. Dans chaque groupe de produits, les tarifs contiennent autant de position tarifaires qu'il existe de taux de droits différents. En d'autres termes chaque taux de droits de douane est associé à une ligne tarifaire.¹⁵

2.2.3. L'origine de la marchandise

L'origine des produits est une donnée essentielle de la Stratégie douanière, au vu de cette information, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels, résultat d'accord d'associations ou de libre échange ou au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur. L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; or celle-ci évolue tout au long du circuit international du produit. C'est donc une nation qui n'est pas facile à déterminer.¹⁶

- **L'origine non préférentielle** : utilisée pour déterminer l'origine des marchandises applicables pour l'élaboration de toutes les politiques, ainsi que pour la détermination des statistiques du commerce extérieur.
- **L'origine préférentielle** : elle confère des avantages dans le cadre des échanges commerciaux avec un ou un groupe de pays en matière de droit de douane et des droits à effets équivalant.

¹⁴C. TEULE-MARTIN, "la douane: instrument de la stratégie internationale", economica, Paris, 1995.

¹⁵L'OMC, profits tarifaires dans le monde, 2006, P209

¹⁶Idem.

Autres taxes : TIC-TSA

Taxe intérieure de consommation(TIC)

Conformément aux dispositions de l'article 25 du code de la (TIC), la taxe intérieure de consommation concerne les bières, les tabacs fabriqués et les allumettes, elle est calculée sur la capacité et le poids.¹⁷

Toutefois, l'article 47 du code des impôts indirects stipule que la TIC est un droit fixe sur les produits alcooliques, elle est calculée sur la quantité d'alcool.¹⁸

Taxe spécifique additionnelle

Elle est calculée sur la valeur en douane (pour les produits luxes).¹⁹

3. Le rôle d'un droit de douane

3.1. Le rôle fiscal

Le droit de douane constitue, avant qu'il soit un moyen de protection de l'économie nationale, une source substantielle de recette pour les pays en développement, un tel impôt constitue une source appréciable de recettes fiscales et peut se révéler plus efficace que toute autre mesure.

3.2. Le rôle économique

Le droit de douane est bien un prélèvement d'autorité, une contribution imposée, mais il n'est plus perçu depuis longtemps, notamment dans les pays industrialisés pour faire face aux dépenses de la nation. Un droit de douane a donc une autre fonction qui est celle de régulateur économique.

3.2.1. le droit de douane comme obstacle à la concurrence étrangère

Un droit de douane comme peut provoquer deux effets, sur le prix des marchandises importées, d'une part et sur la substitution d'autre part.

❖ L'effet du prix

C'est l'augmentation des prix des produits importés suite à l'application d'un droit de douane, ainsi que les prix des produits fabriqués sur le territoire national. C'est à travers les prix que le droit de douane est utilisé pour compenser les disparités entre les prix étrangers et les prix nationaux.

¹⁷ Ministre des finances, code des textes sur le chiffre d'affaires, article 25,2012

¹⁸ Idem: p:

¹⁹ MADANI.O, MASA.F, « Le contrôle douanier et son rôle dans le développement du commerce extérieur en Algérie », encadré par M^r. DRIR.S, promotion : 2012,2013

❖ L'effet de substitution

L'application d'un droit de douane sur les produits importés provoquera une substitution de la demande des produits étrangers vers les produits de fabrication locale .

Le changement dans la protection entre les produits locaux n'est en fait que l'effet de substitution. Dans cette situation, la concurrence étrangère sera pénalisée.

3.2.2. le droit de douane et protection économique

L'effet de protection est toujours favorable à l'activité économique d'un pays qui dépend d'un seul produit ou d'une seule industrie.

Selon F.LISTE, le plus grand théoricien du protectionnisme à l'époque du libéralisme "une économie doit utiliser une protection éducatrice...., cette protection se résume en taxes d'importation".

3.2.3. le droit de douane: moyen d'encourager la production locale

Très souvent, l'introduction d'un droit de douane est proposée en vue d'encourager la production locale et de réduire l'importation. Dans le cas des pays en développement, on avance fréquemment que c'est une condition nécessaire à la réussite de toute politique d'industrialisation. En effet, l'argument généralement avancé est celui de l'industrie naissante ou infantile.

3.2.4. Le droit de douane: instrument pour corriger le déséquilibre de la balance commerciale

Certains pays recourent souvent à l'établissement d'un tarif douanier prohibitif, tant un déséquilibre de la balance commerciale est constaté, en freinant les importations.

C'est ainsi que les droits de douane et les instruments de protection " visent à vendre à l'étranger plus que l'on lui achète et assurer ainsi une balance commerciale non pas équilibrée mais excédentaire".²⁰

Conclusion

La douane a un rôle de sauvegarde de sécurité des citoyens et la production des santés et moralités publiques. De plus, sa mission fiscale et économique qui consiste à assurer le recouvrement de toutes les impositions fiscales et parafiscales, en appliquant la réglementation de nationale, et en élaborant des statistiques du commerce extérieur.

²⁰ M.E. BENISSAD, "Economie internationale", 2^{ème} édition Publisud, Paris, 1983, P72

La connaissance des éléments de taxation est nécessaire pour la liquidation et la perception des droits et taxes. Ceux-ci fixent en effet le classement tarifaire du produit et le tarif à appliquer.

Section 03 : Les régimes douaniers

Les régimes douaniers économiques ont pour objectif de créer, de développer et de considérer les échanges commerciaux avec des partenaires étrangers, de permettre aux opérateurs économiques nationaux de promouvoir leur potentiel de production et d'acquérir un savoir faire en matière de management commercial.²¹

1. Définition et fonction des régimes douaniers économique

1-1 Définition

Qu'est-ce qu'un régime douanier économique ?

Un régime douanier économique permet aux entreprises nationales :

- D'importer des marchandises sans acquittement des droits de douane et taxes diverses normalement exigible ;
- De stocker, d'utiliser ou de transformer ces marchandises, selon leurs besoins, avant de les réexporter ou de leur assigner un autre régime douanier autoriser ;
- D'exporter des marchandises pour les utiliser, le stocker ou leur faire effectuer des opérations dans un pays tiers et qui ne sont taxées, le cas échéant, au retour que sur la plus value réalisée à l'étranger.

Les régimes douaniers économiques satisfont aux trois fonctions essentielles des entreprises :

- L'entreposage des marchandises (régime de l'entrepôt ou de zone franche).
- L'utilisation (régime de l'admission temporaire, de l'exportation temporaire, des retours/réexportation/réimportation).
- La destination particulière, la transformation (régime du perfectionnement actif et passif et la transformation sous douane).²²

❖ Quels sont les avantages que procurent ces régimes ?

Ces régimes ont un objectif commun : placer les entreprises nationales dans la meilleure position au regard de la concurrence internationale.

Le première avantage direct est financier puisque leurs bénéficiaires n'acquittent pas le droits et taxes normalement perçus à l'entrée.

²¹ CODE DE DOUANE ART.115 BIS p :92 .

²² Document propre de la douane, service IPCOC.

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

Le second avantage est économique ou commercial :

- La fonction stockage permet de disposer en permanence d'un stock de marchandises et de les utiliser au fur et à mesure des besoins de l'entreprise : les droits et taxes ne sont donc acquittés qu'au moment où les marchandises sortent de l'entrepôt peut être mises à la consommation.

Si elles sont réexportées, l'entreprise n'aura pas acquitté ces droits et taxes.

- La fonction utilisation permet à une entreprise de disposer d'une marchandise dont elle a besoin pour son activité (utilisation en l'état, essais, mise au point de matériel, exposition etc.).

Des lors que la marchandise doit être réexportée, aucun droit n'est payé par l'entreprise utilisatrice (sauf cas spécifique de l'admission temporaire de matériel pour l'utilisation en l'état).

- La fonction transformation permet à une entreprise de réaliser une production, à partir de marchandises diverses, dont le produit fini sera réexporté sans paiement des droits et taxes normalement exigible à l'importation pour la mise à la consommation.

La troisième avantage est administratif, ont régimes ces bénéficiers de la suspension des mesures de prohibition à caractère économique.²³

1-2 Les phases d'obtention d'un régime douanier

1-2-1 La demande

Elle est établie sur un formulaire prévu par la réglementation douanière. Elle contient les informations nécessaires à la délivrance de l'autorisation, la justification économique et la demande pour certains régimes.

1-2-2 L'autorisation

Elle est délivrée par l'autorité douanière compétente, elle précise les conditions d'action du régime et aussi celles de fonctionnement (nature de l'opération, marchandises conservées...).

1-2-3 Le placement sous le régime

Cette phase consiste à effectuer aux marchandises le régime douanier au moyen d'une déclaration en douane, il s'agit de l'opération de dédouanement.

²³Document propre de la douane, service IPCOC.

1-2-4 La garantie

La garantie ou un cautionnement est parfois exigé en vue de garantir la dette douanière susceptible de naitre.

1-2-5 Le séjour

Il est prévu dans l'autorisation et fixé en fonction de la durée nécessaire de l'activité économique concernée et des délais prévus par la réglementation.

1-2-6 L'apurements

Il est réalisé en douane une destination douanière autorisée aux marchandises a l'issue du délai de séjour sous le régime.²⁴

1-3 Les fonctions des régimes douanières

Les régimes douaniers économiques permettent le stockage, la transformation, l'utilisation et la circulation de marchandises en suspension des droits de douanes, des taxes intérieures de consommation ainsi que tout autres droits et taxes et mesures de prohibition de caractères économiques dont elles sont passible.

1-3-1 Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction de stockage des marchandises

Cette catégorie des régimes douaniers économiques réside dans les entrepôts de douane.

« L'entrepôt de douane est le régime douanier économique permettant l'emmagasinage des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes, en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition de caractère économique »²⁵

Ce régime est très avantageux pour l'opérateur économique. En effet, il permet à ce dernier :

- De réaliser dans de bonnes conditions des opérations de négoce international portant sur les marchandises stockées en Algérie
- D'avoir à proximité de son usine des matières premières et des produits finis sans être obligé de grever sa trésorerie

Par ailleurs, ce régime permet également de faire bouger de nombreuses autres activités : l'assurance ; la manutention ; la banque ; le transport ; le remorquage ; la commission ; l'acconage ; etc.

²⁴ DJEMARENE.S, KABRI.L, " la douane et le commerce extérieur", dirigé par M'OUALIKEN.S, promotion : 2010/2011.

²⁵ Article 129 du code des douanes

Chapitre II: Aperçu general sur la douane

Le régime de l'entrepôt assure la fonction de stockage et il se partage en trois catégories : l'entrepôt public, l'entrepôt spécial et l'entrepôt privé.²⁶

- **L'entrepôt public**

L'implantation des entrepôts publics est déterminée en principe par l'existence d'importants courants commerciaux portant sur toutes les catégories de marchandises et impliquant de nombreux opérateurs.

Ces entrepôts sont donc exclusivement établis les grands ports et les grands centres de distribution à l'intérieur de territoire. Ils peuvent être concédés qu'à des entreprises ou des personnes publiques (commune, chambre de commerce...etc.) et sont placés sous la surveillance permanente du service des douanes.²⁷

- **L'entrepôt spécial**

L'entrepôt spécial constitue une catégorie spécifique d'établissement destiné au stockage de certaines marchandises susceptibles de présenter des dangers particulières, ou dont la conservation exige des installations spéciales. Il s'agit en fait d'un entrepôt privé quant au régime juridique mais qui se distingue physiquement des entrepôts privés par des caractéristiques techniques d'aménagement des locaux, il n'est utilisé que dans le secteur pétrolier.²⁸

- **L'entrepôt privé**

L'entrepôt privé est réservé à l'usage exclusif d'une entreprise déterminée en vue de stocker les marchandises destinées à être utilisées dans son industrie ou son commerce. Au même article que l'entrepôt public, les marchandises stockées en entrepôt privé ; bénéficient de la suspension des droits, taxes et prohibition et autres mesures fiscales ou douanières dont elles sont passible dans l'attente d'une destination douanières finale.²⁹

1-3-2 Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction l'utilisation des marchandises importées ou exportés

Les entreprises peuvent importer pour une durée limitée des marchandises, les utiliser et les réexporter en l'état, en bénéficiant d'une suspension totale ou partielle des droits et taxes qui seraient normalement dus dans un régime définitif.³⁰

²⁶ DIR.K, « les régimes douaniers », BERTI Editions Alger, 2014, P164-165.

²⁷ Article 139 à 149 du code des douanes.

²⁸ Article 150 à 153 du code des douanes

²⁹ Article 154 à 159 du code des douanes

³⁰ GHISLAINE LEGRAND.H-M, "management des operations du commerce international", 7^{eme} édition Dunod, Paris, 2005.

• Admission temporaire de matériel de l'emploi en l'état

Ce régime a pour finalité de permettre l'introduction sur le territoire douanier, temporairement, de marchandises étrangères en exonération partielle des droits et taxes.³¹

Seuls les importateurs devant réaliser des travaux ou prestations dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires nationaux, sociétés d'économie mixte, organisations étrangères régulièrement établi sur le territoire national.

Ce régime est accordée aux :

- Importateurs établis où résidant en dehors du territoire d'admission temporaire des matériels importés.
- Entreprises étrangères intégrées dans des groupements d'entreprises de droit algérien devant réaliser des travaux ou prestations dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires nationaux.
- Opérateurs économiques algériens ayant importé dans le cadre du crédit- bail (leasing) des matériels en rapport avec leur activité.
- Marchandises reprises sur un tableau dénommé « Tableau des amortissements de matériels en admission temporaire ».

La mise en œuvre de ce régime est subordonnée:

- Au dépôt auprès de l'inspection divisionnaire des douanes compétente, d'une demande préalable établie sur un imprimé dont le modèle est fixé par l'administration des douanes, accompagnée d'un dossier comprenant :
 - o une copie du contrat conclu avec le partenaire algérien
 - o une attestation du maître de l'ouvrage précisant les références du contrat
 - o l'objet et l'échéance des travaux ou de la prestation.
- A l'obtention d'une autorisation précisant le taux de suspension des droits et taxes accordé.³²

• Admission temporaire pour foires et expositions

Les marchandises destinées à être présentées dans une foire, expositions, congrès ou manifestation similaire, sont admises sur le territoire douanier en franchise des droits et taxes à l'importation et en dispense de formalités de contrôle du commerce extérieure et des changes, à l'exception de celles qui sont frappées d'une

³¹DIR.K, "les régimes douaniers", édition Grand Alger Livres, 2007.

³²DIR.K, « les régimes douaniers »,BERTI éditions Alger,P169-170 .

prohibition absolue ou qui sont originaires ou en provenance des pays avec les échanges commerciaux sont prohibés.

Ce régime est ouvert :

- Aux opérations d'importation présentant les avantages sur les plans économiques, sociaux ou culturels et qui sont autorisées par la législation douanière.
- En matériels énumérés à l'article 2 de la décision n°4 du 03 février 1999 précitée, laquelle décision s'insère pleinement dans le cadre de la convention d'Istanbul³³

• **Exportation temporaire de matériels pour emploi en l'état**

L'exportation temporaire pour emploi en l'état « est le régime douanier économique qui permet l'exportation temporaire ; sans application des mesures de prohibition de caractère économique et dans un but déterminé, de marchandises destinées à être réimportées dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par la suite de l'usage qui en est fait ». ³⁴

• **Carnet ATA**

Le carnet ATA est un document douanier international qui permet d'exporter temporairement des marchandises d'un pays adhérent à la convention ATA signée en 1961 et de les utiliser dans un autre pays, lui aussi partie à cette convention, en franchise des droits et taxes sous la garantie d'un système du carnet ATA est entré en vigueur effectivement à partir du 15 Janvier 1991.

Les carnets ATA, sont des formules simplifiées d'exportation temporaire qui ont été mises au point pour permettre une circulation douanière aisée à certaines catégories de marchandises appelées à de fréquents déplacements, ou bien ne présentant pas directement un caractère commercial. ³⁵

1-3-3 Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la transformation des marchandises importées ou exportées

Ces régimes dits à vocation industrielle sont essentiellement destinés à favoriser les exportations des entreprises, dont l'approvisionnement dépend de l'importation ou dont l'exportation dépend parfois d'une ouvraison ou finition du produit à l'étranger.

³³ Opt, cit, P :173-174.

³⁴ IDIR.K, " les regimes douaniers", édition Grand Alger Livres, 2007.

³⁵ Convention ATA de Bruxelles ratifiée par l'Algérie par ordonnance 72/57 du 18/10/1972(J.O n°80,1976).

• **L'entrepôt industriel**

Le régime de l'entrepôt industriel présente un intérêt double. Celui administratif et celui économique. Le premier réside dans le fait que l'entrepôt industriel présente l'avantage de regrouper les deux fonctions stockage et transformation dans un acte douanier unique constitué par la déclaration code 14.

Quant au seconde intérêt est qu'il offre à l'utilisateur d'intervenir simultanément sur le marché national et le marché international, en fonction de la conjoncture et les débouchés du marché d'exportation tout en bénéficiant de la suspension des droits et taxes pour les marchandises importées.

- ✓ Le bénéfice du régime de l'entrepôt industriel est accordé aux entreprises.
- ✓ Exportatrices qui importent régulièrement de grandes quantités de marchandises.
- ✓ Qui ont des potentialités réelles d'exportation leur permettant de pénétrer le marché extérieur.³⁶

• **Le régime du perfectionnement actif**

Les régimes du perfectionnement actif ont pour but d'organiser l'importation temporaire en suspension des droits et taxes et en dispense des formalités du contrôle du commerce extérieur des marchandises, en vue de les soumettre à des opérations de perfectionnement (ouvroison, transformation ou réparation)

Les produits issus de ce perfectionnement appelés « produit compensateurs » doivent ensuite être réexportés dans un délai déterminé.

• **Le régime de perfectionnement passif**

Il permet d'exporter temporairement des marchandises en vue de les soumettre à des opérations de perfectionnement (ouvroison, transformation ou réparation).

Les produits issus de ce perfectionnement doivent faire l'objet d'une mise à la consommation ou d'une exportation définitive.³⁷

• **Réapprovisionnement en franchise**

Il consiste à accorder l'exonération totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, pour les marchandises intégrées dans les produits compensateurs et qui sont en tout points conformes aux marchandises d'importation, c'est-à-dire de même qualité commerciale, relevant de la même sous position tarifaire et

³⁶Article 160 à 164 du code des douanes

³⁷CNID, « Manuel des régimes douaniers économiques »,direction générale des douanes.

possédant les mêmes caractéristiques techniques. Le recours à ce régime implique évidemment que ces marchandises sont supposées avoir fait l'objet d'une mise à la consommation suite à leur importation.

Les avantages liés à ce régime permettent :

- D'éviter aux transformateurs la mise en œuvre de deux circuits de fabrication différents : l'un utilisant des marchandises nationalisés, l'autre des marchandises sous sujétion ou douanière.
- D'exporter des produits compensateurs déjà fabriqués et d'importer ultérieurement les matières de base à partir desquelles ils auraient dû être élaborés.³⁸

1-3-4 Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées et exportées

Le transit est le régime douanier qui permet aux opérateurs d'acheminer des marchandises d'un bureau de douane dit de départ à un autre bureau dit la destination, en suspension des droits et taxes et des mesures liées aux contrôles du commerce extérieur.

Le régime de transit est utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation et les mutations d'entrepôt.

Le transit revêt des formes diverses qui correspondent à des changes d'application territoriaux différents et conduisent à autant de réglementation ou de régime de transit. Donc on aura deux régimes nationaux et internationaux.³⁹

1.3.4.1. Le transit douanier national

Les régimes de transit national concernant des opérations de transit effectuées en principe à l'intérieur du même territoire. Ils sont régis par une réglementation nationale. Le régime national peut revêt différentes formes selon le processus effectué.

- **Le transit direct**

Il concerne les marchandises sous sujétion douanière et qui sont acheminées directement d'un pays étranger à un autre pays étranger, sous couvert d'un même document de transit à travers le territoire douanier national (de frontière à frontière).

³⁸ CNID, « Manuel des régimes douaniers économiques », direction générale des douanes.

³⁹ Idem

- **Le transit extérieur**

A l'importation

Il concerne les transports sous- douane de marchandises provenant directement du pays étranger entre un point d'entrée et un point de destination (d'un bureau frontière a un bureau intérieur).

A l'exportation

Il concerne la sous-douane de marchandises devant être acheminées directement vers un pays étranger entre le bureau de dédouanement et le bureau de sortie du territoire douanier (d'un bureau intérieur à un bureau frontière).

- **Le transit intérieur**

Il concerne les transports sous-douane, même avec emprunt de la mer ou d'un territoire étranger de marchandises entre deux points déterminés du territoire douanier qui peuvent être soit des bureaux de douane, soit des lieux désignés par le service des douanes.

1.3.4.2. Le transit douanier international

Les régimes de transit international supposent des opérations couvrant au moins deux pays, historiquement, le transit international par fer « TIF » est apparu le premier puis le transit par air et enfin le transit par route en 1949, avec une première convention « TIR ».

Stipule que la TIC est un droit fixe sur les produits alcooliques, elle est calculée sur la quantité d'alcool

Conclusion

A la fin de cette section, on déduit que le régime douanier est le cadre dans lequel on choisit de faire rentrer les marchandises vis-à-vis des autorités douanières. Ce choix se fait par le dépôt d'une déclaration en douane.

La diversité des régimes douaniers permet de concilier au mieux les intérêts parfois divergents.

Conclusion

L'administration de douane est en général le pivot de toute transaction transfrontalière, et par définition responsable de l'application de nombreux contrôles en matière fiscale, sécuritaire et économique. C'est la raison pour laquelle est identifiée comme étant « un microcosme de la société occupant une position stratégique », c'est d'ailleurs cette position centrale que les administrations des douanes occupent dans le mode du commerce international, qui peut expliquer leur vulnérabilité et le fait qu'elles soient montrées du doigt fréquemment que les autres intervenants (aconier, agents maritimes, transporteurs...), dans les opérations de dédouanement.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Introduction

La procédure de dédouanement désigne l'accomplissement des formalités exigibles prévues par la législation douanière et relatives à l'obligation d'établir dans tous les cas une déclaration en détail et à l'exercice du contrôle par le service des douanes en vue de l'application des lois et règlements que l'administration des douanes est chargée d'appliquer.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Section 1 : Le circuit de dédouanement

Lors de la déclaration de la marchandise, le déclarant marque sa volonté de placer les marchandises sous un régime douanier et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime douanier déclaré.

L'opération d'importation ou d'exportation des marchandises fait naître à l'égard de l'importateur ou de l'exportateur une série d'obligation dès le franchissement de la ligne frontalière jusqu'à la main levée de l'administration des douanes sur les dites marchandises.

L'ensemble de ces formalités accomplies par l'importateur ou son représentant légal est dit procédures de dédouanement.

Le circuit de dédouanement est l'ensemble des formalités accomplies par le propriétaire des marchandises ou son représentant légal vis-à-vis de la réglementation et la législation douanière en vue de la concrétisation d'une opération d'importation ou d'exportation. Elle comprend les formalités préalables de dédouanement et le dédouanement proprement dit.¹

1. Les procédures de dédouanement des marchandises

Le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises afin de garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, donc on distingue généralement, la procédure de droit commun et procédures simplifiées.

1.1. Le dédouanement selon la procédure de droit commun

Quel que soit l'opérateur retenu, toute marchandise importée ou exportée est dédouanées selon les modalités précisées, définies par les autorités douanières, les procédures douanières informent du régime douanier affecté aux marchandises (exportation simple, mise à la consommation, etc.) et permettent un contrôle éventuel. En transport maritime, un manifeste établi par port et catégorie de cale est remise aux autorités douanières dans un délai de vent-quatre heure (24h) après

¹ <https://www.etudier.com>.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

l'arrivée au port du navire. Cette opération est généralement effectuée par un courtier maritime et un conducteur du navire.

1.2. Le dédouanement selon la procédure simplifiée

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérateurs de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais. Donc, les entreprises peuvent bénéficier de ces formalités de dédouanement allégées qui sont :

Tableau N°05 : « Procédure de dédouanement simplifiée »

Procédures	Champ d'application
<p>1- La procédure de déclaration simplifiée (PDS)</p> <p>Elle permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Donc elle permet de disposer la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre l'accomplissement total des formalités douanières.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Toutes les marchandises sont admissibles.- La PDS peut être accordée dans tout bureau de douane en frontière ou à l'intérieur du territoire douanier, le cas échéant dans les locaux de l'opérateur
<p>2- La procédure de dédouanement à domicile(PDD)</p> <ul style="list-style-type: none">- A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.- A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire	<ul style="list-style-type: none">- Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).- Pour tout régime y compris les régimes économiques.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

<p>effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.</p>	
<p>3- La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU) Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tels que : liquidation douanières, gestion et demande de contingents tarifaire notamment.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions). - Pour tout régime y compris les régimes économiques.
<p>4- La procédure de dédouanement express (PDE) Elle permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Cette procédure peut se faire en mode manuel ou informatisé (exportation par la douane des données numériques de l'entreprise)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toutes les marchandises sont admissibles à exception de celles soumises à des réglementations particulières. - Les exceptions sont plus rares lorsque la procédure est informatisée.

Source : Corinne Pasco, commerce international, DUNOD paris, 6^{ème}, p : 99

2. Les formalités préalables au dédouanement

Certaines des formalités doivent se faire avant l'arrivée de la marchandise au bureau des douanes et d'autres dès l'arrivée au bureau des douanes. Les premières consistent « La conduite en douane » des marchandises, tandis que les secondes relatives à la prise en charge régulière des marchandises par l'administration des douanes, constituent « la mise en douane ».

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

2.1. La conduite en douane

La loi douanière fait obligation à tout importateur et à tout exportateur de conduire et de présenter sa marchandise à un des bureaux de douanes. Pour garantir l'accomplissement de cette obligation, le code des douanes prévoit un ensemble de formalités de conduite et de mise en douane des marchandises à l'importation sont régies par les dispositions des articles 64, à 3 du code des douanes ; et à l'exportation celles de l'article 76 du code des douanes.

2.2. La mise en douane

La conduite en douane est assortie d'une autre formalité impérative ; la mise en douane qui se matérialise par la présence de la marchandise transportée et le dépôt d'un document de transport entre les mains de l'administration des douanes. Cette obligation de mise en douane résulte des dispositions de l'article 66 du code des douanes : « dans les 24 heures de l'arrivée de bateau le préposé conducteur doit déposer au bureau de douane à titre de déclaration sommaire le manifeste de cargaison ».

La mise des marchandises entre les mains de la douane sert de base à divers contrôles dévolus à cette dernière et permet aux agents de douanes de procéder à une première vérification de la cargaison.

La mise en douane se matérialise par le dépôt d'une déclaration sommaire, qui est suivie en principe par la déclaration en détail assignant aux marchandises un régime douanier définitif, et fournissant entre autres indications, tous les éléments quantitatifs et qualitatifs nécessaires au calcul des droits et taxes notamment : (l'origine, la valeur et l'espèce).

La déclaration sommaire est constituée de l'ensemble des documents qui accompagnent les marchandises. Son contenu doit permettre l'identification des marchandises et à cet effet, mentionné leur nature, nombres, marques et numéros des colis et doit préciser l'espèce des marchandises prohibées.

Lorsque les marchandises sont déclarées en détail dès leur arrivée en douane, la formalité de déclaration sommaire n'est plus exigée. Les marchandises qui arrivent après la fermeture du bureau de douane sont déposée sans frais dans les

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

dépendances du bureau jusqu'au moment de son ouverture, et dans ce cas la déclaration sommaire doit être remise à l'administration des douanes dès l'ouverture du bureau si les marchandises ne sont pas déclarées immédiatement en détail.

2.3. La prise en charge

C'est l'opération par laquelle le service des douanes procède à l'enregistrement de la déclaration sommaire dans un registre. Cette inscription continue la prise en charge des marchandises en douane.²

3. Le dédouanement proprement dit des marchandises

Le dédouanement au stricte et étroit du terme, est généralement défini comme l'action de faire sortir une marchandise à la douane en s'acquittant des droits et taxes exigibles.

Au sens large, le dédouanement est une opération complexe qui comporte normalement :

- Etablissement de la déclaration en détail ;
- Recevabilité de la déclaration en détail ;
- Enregistrement de la déclaration en détail ;
- La vérification des marchandises ;
- La liquidation et l'acquittement des droits et taxes ;
- L'enlèvement des marchandises.

3.1. L'établissement de la déclaration en détail

D'après la base légale de l'article N°75 du code des douanes Algérien qui définit le caractère de cette opération « toute marchandise importée ou exportée doivent faire l'objet d'une déclaration en détail ». Elle est l'acte juridique, dans la forme prescrite par les dispositions du code des douanes par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et fournit toutes les indications nécessaires pour l'application des mesures dont l'administration des douanes assure l'exécution.

² <https://www.douane.gov.dz>.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

La déclaration en détail doit être faite soit manuelle, sur des imprimés conformes au modèle officiel (article 90 du CD) soit en utilisant un procédé informatique SIGAD.

La déclaration en détail doit obligatoirement contenir toutes les énonciations qui sont :

- Le nom, prénom et adresse du déclarant ;
- La désignation des colis ;
- La nature de marchandises ;
- La position tarifaire ;
- Le numéro de condition statistique des marchandises ;
- Le numéro du pays de provenance, et d'origine ;
- Le régime douanier ;
- L'identification des marchandises par leurs espèces, valeurs et origines ;
- Le taux et taxes applicables ;
- Le lieu et date de la déclaration.

La déclaration est déposée en cinq exemplaires :

- Le premier exemplaire est intitulé « exemplaire douane » ;
- Le deuxième exemplaire est intitulé « exemplaire déclarant » ;
- Le troisième exemplaire « exemplaire banque » ;
- Le quatrième « exemplaire statique » ;
- Le cinquième exemplaire est intitulé « exemplaire retour », établi lorsque l'opération fait l'objet d'un régime suspensif.

3.1.1. Les documents à annexer à la déclaration en détail

Pour permettre à la douane l'identification des marchandises importées ou exportées et le contrôle de la recevabilité de la déclaration, le déclarant doit obligatoirement joindre à l'appui de sa déclaration les documents s'y rapportant savoir :

- **Registre de commerce ;**
- **Identifiant fiscale : »il est délivré par les services des impôts »**
- **Facture commerciale ;**
- **Mandat du commissionnaire en douane ;**
- **Documents d'inspection aux frontières :** Ces documents sont exigés lorsque la marchandise de part sa nature est soumise à un contrôle aux frontières, il s'agit des contrôles relatifs aux :

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- Inspections sanitaires : animaux et produits d'origine animale ;
- Inspections de contrôle de qualité et de conformité ;
- Métrologie l égale (poids et mesure) ;
- **Autorisations ;**
- **Documents justificatif de l'origine ;**
- **Titre de transport indiquant la nature de transport (connaissance maritime, l'ATA, lettre de voiture).**
- **Note de colisage ou bordereau de détail** : ce bordereau doit être reproduit :
 - Lorsque les envois contiennent des marchandises d'espèces tarifaires différentes il est précisé dans le bordereau, par colis, l'espèce tarifaire, le poids, la valeur de chaque catégorie de marchandise.
 - Pour les opérations de groupage, la note de colisage doit indiquer :
 - Le nom et l'adresse de chaque destinataire ou expéditeur ;
 - L'espèce, le poids, la valeur du ou des différents lots de marchandises ;
 - Le numéro d'ordre de différentes factures.
- **La note de détail** : La note de détail peut être définie comme un document de synthèse de toutes les informations figurant sur les documents commerciaux et administratifs joint au dossier de dédouanement.
- **Autorisation pour l'utilisation de régime économique**

3.1.2. Dépôt de la déclaration en détail

a. Délai de dépôt

Précédemment, il a été dit que les marchandises doivent être déclarées après leur déchargement dans les magasins, aires de dépôt temporaire et port sec.

Elles peuvent séjourner au niveau des MADT et port sec pour une durée de vingt et un jours (21). Le délai de la déclaration est donc fixé à vingt et un jours (21) francs à compter de la date de déchargement des marchandises.

Si à l'expiration de ce délai la déclaration en détail n'est pas déposée, la marchandise est constituée d'office sous le régime du dépôt, par le receveur des douanes, pour une durée de deux mois. Passé à ce délai, marchandise est acquise au profit du trésor public. La constitution des marchandises sous le régime du dépôt entraîne le paiement de pénalité de retard.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

b. Lieu de dépôt

La déclaration en détail doit être déposée auprès du bureau de douane habilité, le service chargé de recevoir le dépôt des déclarations en détail est dénommé l'inspection principale aux sections (IPS).

3.2. La recevabilité de la déclaration en détail

Consiste à assurer les indications nécessaires fournies dans la déclaration et leur conformité avec les documents qui doivent être annexés, il permet au service de douane la vérification d'authenticité et de validité des signatures en cas de poursuite pour les déclarations reconnues recevables dans la forme par l'administration des douanes dans les conditions du DGD fait l'objet d'un enregistrement.

3.3. L'enregistrement de la déclaration en détail

Dès que la déclaration en détail est reconnue recevable et enregistrée auprès de service de recevabilité au sein de la douane d'après l'article N°87 du code des douanes, cette opération donne lieu d'une affectation d'un numéro qui soit réservé à la déclaration en détail par des douanes chargées de ce dernier, cette formalité d'enregistrement constitue un acte juridique, et authentique qui scelle le support juridique de ces interventions. Le délai d'enregistrement ne doit pas dépasser 24h.

3.4. La vérification des marchandises

Après l'enregistrement de la déclaration en détail, l'administration des douanes procède au contrôle documentaire, et si elle juge utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées. Le déclarant a le droit de récuser les résultats de la vérification partielle et de demander la vérification intégrale des énonciations de la déclaration sur lesquelles porte la contestation.

La vérification vise à :

- Contrôler le bien fondé des énonciations et des documents joints par un contrôle sur pièces ;
- Procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle sur place.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

L'article 92 du code des douanes prévoit que l'administration des douanes peut accorder la main levée des marchandises :

- Sans contrôle immédiat (circuit vert) ;
- Suite au contrôle documentaire des déclarations en douane enregistrée ;
- Ou suite au contrôle documentaire et à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées.

1.1.1. Déclaration orientées vers le circuit vert

Les déclarations orientées vers le circuit vert ne font pas l'objet de contrôle immédiat, c'est-à-dire que les déclarations ne sont contrôlées et les marchandises ne sont pas vérifiées. Les marchandises sont enlevées dès le dépôt de la déclaration et l'acquittement des droits et taxes par déclarant. Peuvent bénéficier de ce circuit, entre autres, les opérateurs économiques agréés.

1.1.2. Déclarations orientées vers le circuit orange

Les marchandises qui sont enlevées suite à un contrôle documentaire sont celles, dont les déclarations ont été orientées par le système SIGAD vers le circuit orange. Le contrôle documentaire consiste à procéder à la vérification des éléments ci-après, par rapport aux documents joints :

- ❖ L'exactitude de l'espèce tarifaire des marchandises
- ❖ La valeur déclarée comme élément d'assiette (article 16 du code de douane)
- ❖ L'origine des marchandises (article 14 du code de douane)
- ❖ La quantité (poids, surface, volume ou le nombre de marchandises, article 19 du code des douanes), ainsi que les documents joints.

1.1.3. Déclarations orientées vers le circuit rouge

Les marchandises enlevées après un contrôle documentaire et vérification de tout ou partie des marchandises déclarées sont celles orientées par le système SIGAD vers le circuit rouge.

Après avoir procédé à un contrôle documentaire, l'inspecteur procède à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées. La visite des marchandises est effectuée si les conditions suivantes :

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

a. Présence du déclarant

La vérification des marchandises doit obligatoirement être réalisée en présence du déclarant.

Si le déclarant ne se présente pas pour assister à la vérification, l'inspecteur principal aux opérations commerciales lui notifie, par lettre recommandée avec accusé de réception de, son intention de commencer les opérations de vérification ou de poursuivre si elles avaient été suspendues.

Si à l'expiration d'un délai de 08 jours après la date de notification, celle-ci est restée sans effet, le président du tribunal compétent, sur demande du receveur, désigne d'office une personne pour représenter le déclarant défaillant et assister à la vérification des marchandises. Un procès verbal doit être établi par le service.

b. Le lieu de visite

La visite des marchandises déclarées ne peut être faite comme suit :

- Les magasins et aires de dépôt temporaires.
- Les entrepôts pour les marchandises admises sous un régime douanier suspensif.
- Les locaux de l'opérateur économique sur demande de ce dernier et lorsque les circonstances le justifient (arrivage spécial, objet dont la manutention est difficile ou nécessitant des appareils ou des installations appropriées.....etc.).

La visite des marchandises déclarées peut être portée sur la totalité (vérification par épreuve).

Lorsque l'inspecteur vérificateur suspecte une irrégularité dans l'opération d'importation ou d'exportation, il procède à une vérification intégrale, la vérification intégrale peut être exigée par le déclarant lorsque ce dernier récuse les résultats de la vérification partielle.

c. Prélèvement d'échantillon par l'inspecteur vérificateur

L'inspecteur vérificateur peut recourir au prélèvement d'échantillon en vue de divers effets :

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- La détermination de l'espèce tarifaire des marchandises déclarées lorsque celle-ci ne peut être déterminée ou vérifiée qu'après un examen attentif du produit.
- La détermination de la valeur ou l'origine de certains produits.
- La préparation d'une expertise, en cas de contestation soumise à l'examen de la commission de recours.

Le prélèvement est effectué en présence du déclarant, après examen, les échantillons non détruits par l'analyse ou par la nature de l'examen, sont restitués au déclarant.

d. Contestations nées de la vérification

La vérification effective des marchandises peut engendrer des divergences entre ce qui a été déclaré et ce qui a été constaté par l'inspecteur vérificateur. Ces divergences peuvent porter sur les éléments suivants :

❖ Vérification de l'espèce, l'origine et la valeur

En cas de désaccord entre le déclarant et le service des douanes, la contestation peut être portée devant la commission de recours.

❖ Vérification du poids, de la longueur, du volume.

Dans une vérification par épreuve, l'inspecteur peut, lors de la vérification de la quantité, constater un excédent ou un déficit, dans ces conditions, il prend en considération la quantité calculée par méthode visée ci-dessus.

Toutes fois le déclarant peut récuser cette manière de faire et demander la vérification intégrale :

▪ **Cas d'excédent**

En cas d'excédent constaté, l'inspecteur multiplie la différence constatée proportionnellement à la quantité déclarée, en supposant que cet excédent est uniforme dans tous les colis.

▪ **Cas déficit**

Dans le cas de déficit, seules les quantités constatées manquantes lors de la vérification sont prises en compte, en supposant que les autres colis non vérifiés sont conformes à la déclaration.

2. Liquidation et acquittement des droits et taxes

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Le principe général en matière de liquidation et d'acquiescement des droits et taxes, c'est le paiement au comptant avant tout enlèvement de marchandises. A cet effet, le montant des droits et taxes à payer est déterminé par le résultat de la vérification, éventuellement par le résultat du recours engagé par le propriétaire des marchandises.

S'agissant des déclarations admises pour conforme sur document, le montant des droits et taxes à payer est celui déterminé par énonciations de la déclaration.

En cas où le bon à enlever n'a pas été délivré le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux, conformément aux dispositions de l'article 103 du code des douanes.

Conformément aux dispositions des articles 108 et 109 du code des douanes, pour l'enlèvement des marchandises, le déclarant peut à défaut de paiement au comptant des droits et taxes présente :

- Des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre mois d'échéance, lorsque la somme à payer après à chaque décompte dépasse cinq mille dinars.
- Ou une soumission annuelle cautionnée de crédit enlèvement.

Les deux crédits donnent lieu au paiement d'un intérêt de crédit de 15% l'an et de remise de 1/3% pour le premier et 1% pour le second.

3. L'enlèvement des marchandises

Une fois les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit ou bien consignés ou garantis les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises. Cette opération doit être dans les quinze jours qui suivent l'obtention de la main levée, sous peine de mise en dépôt de ces marchandises, et leur vente aux enchères publique à la charge du propriétaire.

Les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités territoriale, ou les établissements publics à caractère administratif peuvent conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes, à défaut de paiement du montant des droits et taxes au comptant, précéder à l'enlèvement de leurs marchandises,

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

sous réserve de présenter aux services des douanes un engagement à payer ces droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois mois.

L'enlèvement se matérialise avec la copie Bon à Enlever de la déclaration en détail et une quittance.³

Conclusion

A la fin de cette section, et après avoir décrit les opérations de dédouanement des produits importés ou exportés, la procédure définit les modalités d'intervention, les étapes et les dispositions à prendre pour assurer cette opération qui s'applique à toutes les marchandises destinées à être dédouanées, elle permet donc la collecte de toutes les informations relatives à cette opération, leur diffusion aux structures concernés pour la préparation et l'exécution des tâches.

Section 2 : présentation de l'inspection divisionnaire douanière :

1. Historique

L'inspection divisionnaire d'Alger port est une circonscription territoriale de la direction régionale d'Alger Est [Dar El Beida], elle est créée en 1975 sous forme d'un bureau de douane au niveau de la wilaya, ce bureau était composé de deux inspecteurs et d'un chef de service, depuis Juillet 1976, cette inspection occupe un siège en tant que bureau de douane sis à la [place du congrès de la Soummam].

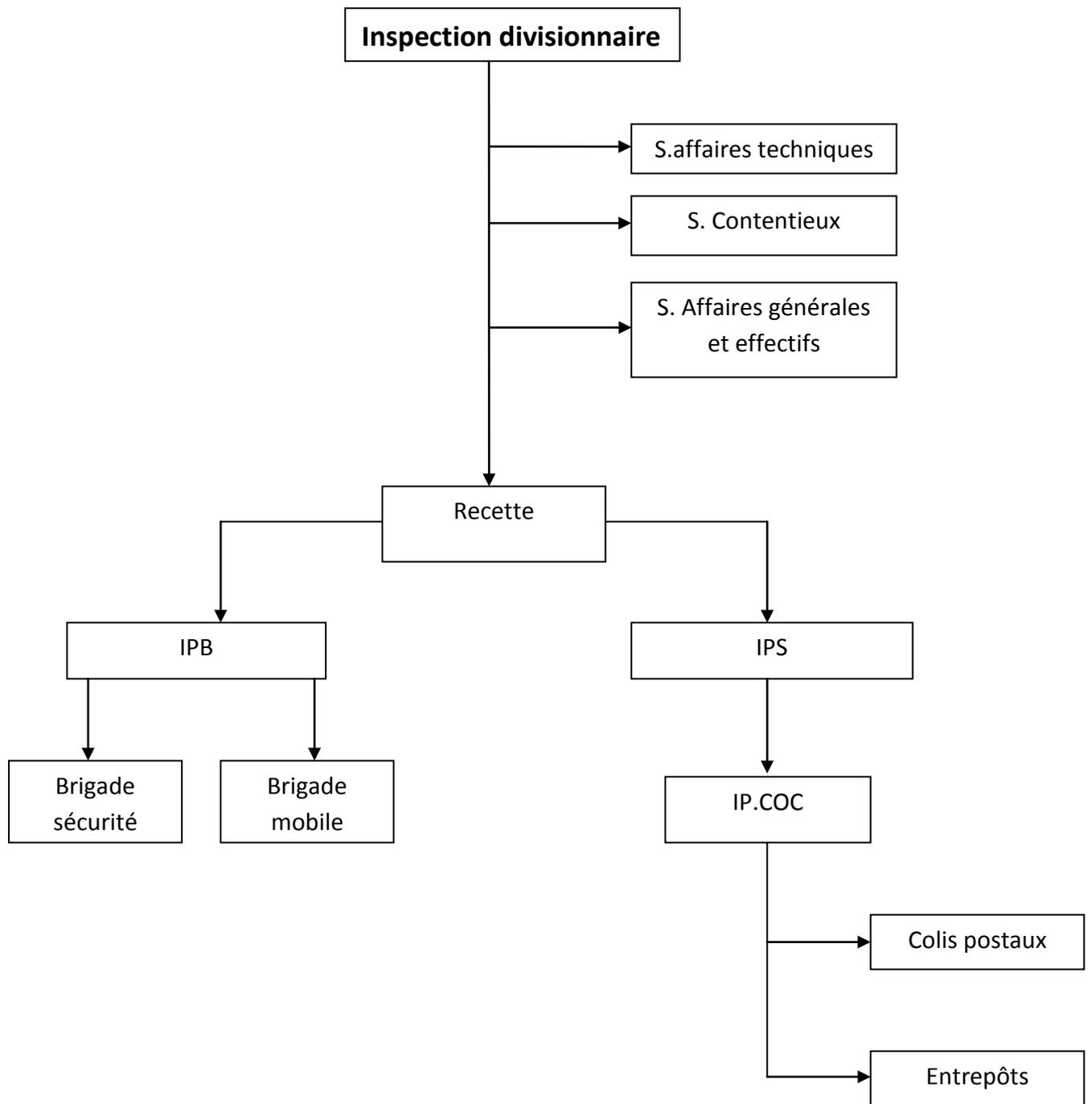
L'inspection divisionnaire d'Alger port, comme toute autre inspection est composée d'un service actif et d'un service sédentaire, concernant le service actif, il comprend deux postes de surveillance, l'un à [Azzefoun] et l'autre à [TIGZIRT] mais ne sont pas opérationnels en raison de l'insécurité qui règne sur le territoire national la décennie précédente, elle comprend aussi une brigade Mobile au niveau de la wilaya de [Bouira].

L'inspection divisionnaire d'Alger port gère deux [02] entrepôts privés appartenant aux entreprises suivantes :

- Entrepôt ENIEM [Oued-Aissi] ;
- Entrepôt ENAD [Sour el Ghozlane, Bouira].

2. Organigramme général

³Documents propres de la douane, service I.P.C.O.C



Document interne à la douane

3. Organisation des services administratifs de l'inspection divisionnaire

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Pour assurer la gestion des activités administratives de sa circonscription, le chef de l'inspection divisionnaire est assisté de trois chefs de bureau chargés respectivement :

- Du contentieux ;
- Des affaires techniques ;
- Des effectifs et affaires générales.

Lorsque le volume des activités de gestion, de coordinations, d'animation et de contrôle l'exige, le chef de l'inspection divisionnaire peut être assisté d'un adjoint chargé d'animer et de coordonner les activités de gestion des bureaux administratifs.

Pour un meilleur fonctionnement des services de l'inspection divisionnaire, le chef de l'inspection divisionnaire peut, sous sa responsabilité, déléguer ses pouvoirs de gestion courante, outre à son adjoint, aux chefs cités ci-dessus la décision de délégation de pouvoir précise les actes de gestion courante pour lesquels elle est donnée.

3.1. Le bureau du contentieux

Il est chargé :

- De veiller à la régularité, sur le fond et sur la forme, des dossiers

Contentieux enregistrés par les receveurs poursuivants ;

- De transmettre à la direction régionale, avec avis motivé, les dossiers

Contentieux relevant de la compétence de la direction régionale ou de la direction générale :

- D'exercer un contrôle permanent sur toute l'activité contentieuse et de

Veiller notamment au respect des procédures d'appel, de retrait, de notification et d'exécution des décisions de justice :

- De veiller à la préparation et à l'organisation par le receveur des douanes, des ventes aux enchères publiques des marchandises ;
- D'étudier et de donner suite aux demandes de recours gracieux ;
- Formulées dans le domaine du contentieux par les opérateurs économiques et les particuliers ;
- D'établir un bilan mensuel d'activité à adresser à la hiérarchie.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

3.2. Bureau des affaires techniques

Il est chargé :

- De veiller à l'uniformité de l'action des services dans l'application de la législation et de la réglementation douanière ;
- D'assurer le suivi des acquits à caution émis par les services de la Circonscription ;
- D'étudier les demandes de sollicitations des régimes économiques douaniers dans les limites de ses attributions ;
- De vérifier et de transmettre au directeur régional les dossiers de remboursement introduits auprès du receveur et de communiquer à ces derniers les décisions prises ;
- D'étudier le bien fondé des recours formulés par les opérateurs ;
- D'établir un bilan mensuel d'activité adressé à la hiérarchie.

3.3. Le bureau des effectifs et des affaires générales

Il est chargé :

- D'assurer la gestion des moyens humains, et matériel mis à sa disposition ;
- De tenir à jour les fichiers pour tout ce qui relève de la gestion de personnel exerçant au niveau de l'inspection divisionnaire ;
- De gérer le parc automobile de l'inspection divisionnaire ;
- De tenir un inventaire des équipements de l'ensemble de l'inspection divisionnaire ;
- De formaliser les dossiers de contentieux administratifs et de les adresser à la direction régionale ;
- D'exprimer les besoins matériels de l'inspection divisionnaire ;
- D'exprimer à la hiérarchie les besoins consolidés en matière de recrutement externe pour l'emploi permanent ou temporaire ;
- D'établir un bilan mensuel d'activité adressé à la hiérarchie.

3.4. Le bureau de douane

L'inspection divisionnaire peut comprendre un ou plusieurs bureaux de Douane. Le bureau est le service de l'administration des douanes où sont accomplis les formalités douanières [services sédentaires] et les services actifs qui sont les agents en tenue paramilitaire et à armes.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Le bureau de douane est constitué de recettes et des inspections Principales suivantes :

- L'inspection principale aux sections [I.P.S] ;
- L'inspection principale au contrôle des opérations commerciales [I.P.C.O.C] ;
- L'inspection principale aux brigades [I.P.B].

3.4.1. Les inspections principales

Les inspections principales ou les inspections chargées de L'accomplissement des actes de constatation et de liquidation des droits, taxes et Pénalité de toute nature, ainsi du contrôle de l'accomplissement de toutes les Procédures et formalités douanière.

a. L'inspection principale aux sections [I.P.S]

Elle est chargée :

- D'assurer l'opération de recevabilité des déclarations sommaires et en accompagner des documents annexés ;
- D'assurer l'opération d'enregistrement de ces déclarations par nature du Régime économique solliciter ;
- D'assurer la conduite et la mise en douane des marchandises à L'importation ou a l'exportation ;
- D'apurer ou d'annoter les manifestes ;
- De prendre en charge la mise en dépôt des marchandises a l'expiration Des délais légaux ;
- D'établir un bilan d'activité mensuel a adresser au chef de l'inspection divisionnaire.

b. L'inspection principale au contrôle des opérations commerciales [I.P.C.Q.C]

Elle est chargée :

Dans le domaine de la liquidation des déclarations, l'inspection principale ou

L'officier du contrôle est chargé :

- De s'assurer de la conformité des marchandises avec les documents ;
- De s'assurer du classement tarifaire, de l'origine et de la valeur ;
- De procédera la liquidation des droits et taxes ;

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- De visiter sur place les marchandises ;
- De prélever des échantillons de marchandise pour analyse ;
- D'établir un certificat de visite ;
- D'établir le bon à enlever pour les déclarations en immédiat sur présentation de la quittance de paiement ;
- De suivre et de contrôler les opérations concernant les dépôts et entrepôt sauf lorsque ces opérations sont prises en charges par une inspection principale spécialisée.

Dans le domaine de la révision, l'inspecteur principal ou le cas échéant ; l'officier de contrôle est chargé :

- D'opérer sur présentation de la déclaration, une contre vérification ou contre visite sur l'opération globale effectuée ;
- D'apposer son visa de révision ;
- D'envoyer la déclaration au receveur pour liquidation comptable et perception des droits et taxes.

Si une constatation d'infraction apparaît à l'issue d'une vérification ou contre vérification, l'inspecteur principal ou l'officier du contrôle est chargé :

- D'élaborer les premiers éléments constitutifs d'un dossier contentieux (avis sommaire ; procès verbaux, feuille d'avis autre documents...) ;
- D'annexer à la déclaration les éléments établis et de les transmettre au receveur accompagné de la transaction, des soumissions contentieuses ou de procès verbaux de saisis ;
- D'élaborer un bilan d'activités mensuel qu'il adresse au chef de l'inspection divisionnaire.

• **Les colis postaux**

Le service sous l'autorité d'un officier de l'inspection principale chargée :

- De vérifier avec l'agent des postes et télécommunications (PTT) tous les colis en provenance de l'étranger.

• **Les entrepôts**

Il y a lieu de rappeler que l'entrepôt est un local dans le quel sont stockées des marchandises, en attente de bénéficier d'un régime douanier autorisé

L'inspection divisionnaire d'Alger port gère des entrepôts privés appartenant aux entreprises nationales qui sont :

- ✓ Entrepôt **ENIEM** (OUED AISSI)
- ✓ Entrepôt **ENAD** (SOUR EL GHOZLANE BOUIRA)

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Cette catégorie d'entrepôt est réservée à l'usage exclusif d'une entreprise déterminée pour les besoins de son industrie ou de son commerce. Il est autorisé après agrément du directeur général des douanes après avoir accomplis les formalités qui satisfont à la condition de construction et d'aménagement.

c. l'inspection principale aux brigades (I-P-B)

Pour soutenir des bureaux de douane de sa circonscription, le chef d'inspection divisionnaire est assisté d'un inspecteur principal aux brigades chargé :

- De mettre à la disposition des inspections principales et des brigades les moyens humains et matériels nécessaire à leur fonctionnement ;
- De participer avec le chef de l'inspection divisionnaire à l'élaboration des tableaux de rotation et des tableaux de mouvement inter-région ;
- D'animer, de coordonner et de contrôler les brigades lors de l'exécution du service sur le terrain ou à posteriori au vue des registres de rapport de services ;
- D'organiser, sous la direction du divisionnaire des brigades et en collaboration avec le chef de l'inspection divisionnaire concernée des cycles de recyclage et de perfectionnement au moyen de conférence professionnelle périodique programmée ;
- D'élaborer, en coordination avec le divisionnaire des brigades les programmes d'entraînement et d'exercice de tir ;
- De suivre et de contrôler l'utilisation des moyens logistiques mis à la disposition des brigades ;
- De veiller à l'application des nonnes et instructions édictées en matière de port de l'uniforme par les agents de brigade ;
- De participer aux investigations dans le cadre de la lutte contre la fraude,
- D'appliquer les méthodes d'investigations établies par la division des brigades ;
- De veiller à la sécurité des personnes et des biens mobiles et immobiliés implantés, dans la circonscription de l'inspection divisionnaire ;
- D'élaborer un bilan mensuel sur l'activité des brigades qu'il adresse au chef de l'inspection divisionnaire.

✓ Le rôle du chef de brigade

- D'exercer une autorité hiérarchique sur les agents de la brigade qu'il dirige ;
- d'exercer une autorité hiérarchique sur les agents de la brigade qu'il dirige ;
- De veiller à la discipline et à la cohésion de groupe des agents de sa brigade ;

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- D'exprimer les besoins de renforcement de sa brigade ;
- De prendre en charge les stagiaires pour une formation pratique sur le terrain ;
- d'exécuter les séances de tir périodiques ;
- D'informer la hiérarchie sur l'utilisation de moyens matériels tels que les munitions mises à la disposition de sa brigade ;
- D'établir les ordres des services et de veiller à leur exécution ;
- De veiller à la tenue des divers registres d'armes et de munition ;
- D'adresser les rapports et états périodiques à l'inspecteur principal aux brigades ;
- De prendre lui-même le commandement des unités notamment dans le cadre des contrôles renforcés des plans d'alerte ;
- D'établir les avis sommaires et tout document relatif à la constitution des dossiers contentieux et les transmettre au receveur ;
- De conduire les marchandises saisies ; confisquées, abandonnées en dépôt auprès du receveur dépositaire et en faire assurer éventuellement le gardiennage ;
- De contrôler les agents sur le terrain par des contrôles inopinés ou par des apparitions fixes ;
- D'établir un bilan d'activités mensuel qu'il adresse à l'inspecteur principal aux brigades.

Par ailleurs, l'inspection divisionnaire est dotée de deux brigades :

❖ **Brigade de sécurité**

Elle est l'autorité du chef de brigade, chargé :

- D'assurer la sécurité des personnes (fonctionnaires, ou usagers dans les enceintes des édifices de l'administration des douanes) ;
- D'assurer la sécurité des biens meubles et immeubles appartenant à l'administration des douanes ;
- D'assurer l'escorte de transfert de fond ;
- D'escorter les marchandises destinées aux entreprises.

❖ **Brigade mobile**

Elle est sous l'autorité d'un officier des brigades chargé :

- D'analyser les courants de fraude ;
- D'établir en conséquence le plan de lutte contre la fraude en collaboration avec le service régional de lutte contre la fraude ;
- De proposer les actions opérationnelles au niveau de circonscription régional.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- De recruter et d'animer le réseau informationnel ;
- D'assurer les opérations ponctuelles de contre visite hors des bureaux de douane.
- D'assurer le contrôle routier (barrages).

3.4.2. La recette des douanes

Le receveur exerce les attributions de comptable public fixé par la loi relative à la comptabilité publique et le code des douanes ainsi que textes pris pour leur application.

❖ En qualité de comptable public

Le receveur est chargé :

- De percevoir, de liquider et de recevoir les droits et taxes et d'en délivrer quittance ;
- De tenir registre comptable, les arrêter en fin de journée et établir la balance mensuelle ;
- De s'assurer de l'archivage et de la conservation de l'ensemble des documents et des déclarations après paiement des droits et taxes ;
- D'établir les comptes de gestion.

❖ En qualité de poursuivant

Le receveur est chargé :

- De tenir un sommaire général des affaires contentieuses ;
- De vérifier la régularité des actes contentieux ;
- D'assurer la représentation et la défense des intérêts du trésor public au près des juridictions ;
- De prendre en charge les marchandises saisies et de veiller à leur conservation ;
- D'établir les états de répartition des amendes.

Section 3 :Analyse d'une procédure de dédouanement effectuée au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

1. Le dédouanement des marchandises

Les formalités essentielles de transit portuaire requises pour l'enlèvement de nos marchandises sont réparties en deux chantiers différents et distincts :

- Formalités d'échange avec le transporteur [le consignataire du navire en général]
- Formalités de dédouanement avec les services des douanes.

1.1. Formalités d'échange

Ces formalités s'appellent « L'échange » car ce qui s'effectue est un échange de document de propriété la marchandise entre le transporteur et le destinataire.

Toute marchandise qui voyage par bateau a un titre de transport qu'on appelle universellement connaissement ou BL (Bill of lading).

Ce titre de transport doit mentionner essentiellement :

- La nature de marchandise transportée poids et colisage ;
- Le nom du navire, le port de départ et de destination ;
- L'expéditeur et le destinataire de la marchandise ainsi que le nom de la banque si le connaissement est en ordre.

Au verso du document, sont reprises les conditions conventionnelles du Transport International Maritime.

Le connaissement est établi à l'expédition généralement par le transitaire mandate par l'expéditeur [chargeur] et signer pour le compte de transporteur par son agent maritime agréé ou le capitaine du navire.

Un cachet [ON BOARD] y est apposer pour attester que la marchandise est prise en charge à bord.

Le connaissement est établi en quatre exemplaires [un connaissement chef+ [03] trois originaux] ainsi que des copies non négociables

- Le connaissement chef est gardé à bord pour le capitaine du navire ;
- Un original est destiné au consignataire ;
- Les deux autres originaux sont remis au chargeur [transitaire en général] qui en conserve un(1) et envoie l'autre au destinataire de la marchandise.

L'envoi se fait par pli cartable de bord, par poste ou par canal bancaire.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

A l'arrivée au port de destination, personne ne peut réclamer la propriété de la marchandise auprès du transporteur s'il ne présente pas un connaissement original en son nom propre ou endosser à son nom s'il est à l'ordre de la banque.

C'est pour cette raison que le connaissement est un contrat de transport en même temps **un titre de propriété**.

Quand le connaissement est à ordre de la banque, l'endossement au nom de destinataire de la marchandise ne se fait qu'une fois le paiement du fournisseur soit garanti.

Le connaissement a ordre est ainsi **un moyen de garantie de paiement** dans le commerce international.

Comment et quand se fait l'échange ?

Une fois le bateau est accosté, le consignataire établit les avis d'arrivée sur la base du manifeste cargo [Inventaire de la cargaison du navire] et il les transmet aux différents destinataires des marchandises.

L'avis d'arrivée reprend le nom du navire, le numéro du quai et de poste d'accostage, la date et le port de départ, le numéro du connaissement, la désignation de la marchandise et son destinataire et enfin le cout du fret et frais.

L'avis d'arrivée est établi pour aviser d'une manière officielle le destinataire de l'arrivée de sa marchandise.

Muni de l'avis d'arrivée, de connaissement original [endosse] et du chèque de fret et frais, le destinataire de la marchandise se présente au consignataire et effectue l'échange.

Il remet le connaissement original pour prouver que la marchandise lui est destinée, il s'acquitte du montant du fret et frais et en échange le consignataire lui remet le **[BON ADELIVRER]** de sa marchandise.

Il est a signaler que le paiement du fret et frais ainsi que le cautionnement conteneurs se fait au comptant pour tous les consignataires sauf pour **NASHCO** et **GEMA** ou **l'ENIEM** est en compte.

Après l'échange, la marchandise est délivrée par le transporteur au destinataire mais elle reste encore sous la responsabilité de **l'EPAL** [entreprise portuaire d'Alger] qui

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

en assure le magasinage et le gardiennage jusqu'à l'accomplissement des formalités de dédouanement et d'enlèvement.

Il est important de savoir, comme stipuler clairement sur le connaissement, que la responsabilité du transporteur est dégagée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport jusqu'au début du chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur enlèvement.

1.2. Formalités d'enlèvement

Après ouverture et constitution du dossier transit, l'**ENIEM** procédera à l'enlèvement des marchandises du port ou aéroport après accomplissement des formalités nécessaires et ce en trois étapes suivantes :

1.2.1. Formalités d'échange du [BL] connaissement :

Après l'arrivée des marchandises l'**ENIEM** est informé par l'envoi d'un avis d'arrivée.

L'entreprise remettra à la compagnie de transport maritime le BL [bill of lading] à son nom, ou à l'ordre de la BEA mais endosser au nom de l'**ENIEM** [L'endossement se fera après paiement de la valeur des marchandises au fournisseur] accompagner d'un chèque pour paiement du fret et frais de débarquement à la compagnie de transport, celle-ci remettra à l'**ENIEM** un [BAD] bon à délivrer.

1.2.2. Formalités et déclaration en douanes :

Une fois les formalités d'échange du connaissement ont été effectuées l'**ENIEM** procédera à la saisie de la déclaration en douane, appelée [DSTR] déclaration simplifiée de transit par route et il existe deux autres types de **DST** :

- **DSTA** ; déclaration simplifiée par voie aérienne, Air Algérie seule habilité.
- **DSTF** ; déclaration simplifiée par voie ferroviaire, Rail Transit filiale **SNTF** [chemin de fer].

Après avoir saisi la déclaration, l'**ENIEM** visitera les marchandises en présence d'un inspecteur ou un agent des douanes par rapport à la déclaration qui a été faite auparavant [DSTR] et ce dernier remettra le [BAE] bon à enlever pour les marchandises après conformité.

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

1.2.3. Formalités d'enlèvement des marchandises de l'EPAL [Entreprise Portuaire d'Alger]

Une fois l'ENIEM possède le [BAD] le bon à délivrer et le [BAE] le bon à enlever, elle procédera à l'enlèvement des marchandises au niveau l'EPAL, après avoir régler les frais de magasinage et de la manutention [de la date d'arrivée du navire jusqu'au jour d'enlèvement] de ses marchandises sachant bien que cette entreprise assure le gardiennage de ses marchandises.

1.3. Formalités de dédouanement

Aucune marchandise importée ne peut sortir du port sans l'accord préalable des services des douanes.

Cet accord, formaliser par le BAE [Bon a enlever] n'est délivrer qu'après accomplissement des formalités règlementaires de déclaration douanière et acquittement des droits et taxes y afférents.

Concessionnaire d'un entrepôt sous douanes privé sis à **Oued-Aissi**, l'ENIEM a la possibilité d'effectuer ces formalités douanières au niveau du port sous deux régimes différents :

- Mise à la consommation par l'établissement de la déclaration **D10**.
- Transfert vers l'entrepôt sous douane à **Oued-Aissi** sur la base d'une déclaration simplifiée de transit [**DSTR**].

1.3.1. Déclaration D10

Il s'agit d'une déclaration définitive avec paiement des droits et taxes au niveau des douanes du port d'Alger.

Une fois le **BAE** [Bon à enlever] obtenu, la marchandise est destinée directement à la consommation.

La procédure et les délais d'établissement du **D10** sont les suivantes :

1^{er} jour

- Saisie validation et impression du D10
- Remise de dossier requis comprenant :

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

- (02) deux factures originales domiciliées
- Copie légalisée de R.C (registre de commerce)
- Copie de l'avis d'arrivée
- Copie de connaissance
- Avis d'aliment
- Récupération de la copie « déclarant » du D10

Ces opérations sont effectuées au niveau du centre de saisie informatique de la douane situer a l'extérieur du port-rue Béziers.

2^{eme} jour : en fin de matinée

- Retour au centre de saisie pour récupérer le talon de D10

[Le N de la déclaration et l'inspecteur liquidateur y sont mentionnés].

- Vérification sur micro si la visite douanière est exigée.

S'il n'y a pas visite, après paiement des droits et taxes, le BAE peut être obtenu l'après-midi du jour même au niveau du service [visite] douanes à l'intérieur du port.

3^{eme} jour si la visite est exigée :

- Dépôt avant 12h du talon de déclaration au service
- Visite du port pour la programmation de la visite.

4^{eme} jour

- Effectuer la visite avec l'agent douane désigné.

Après la visite, le talon est remis au déclarant et le dossier transmis pour liquidation.

5^{eme} jour

- Paiement des droits et taxes et récupération du BAE au niveau du service [visite] au port.

Il est à signaler que les délais d'établissement du D10 sont pratiquement incompressibles et que l'enlèvement ne peut être programmé qu'une fois le BAE obtenu.

1.3.2. DSTR

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

La **DSTR** est une déclaration simplifiée [sans calcul des droits et taxes] exigée pour transférer la marchandise sous escorte du port ou de l'aéroport vers l'entrepôt sous douane à **Oued-Aissi**.

Après déchargement de la marchandise à l'intérieur de l'entrepôt en présence de la douane, la **DSTR** est apurée par la **D11** [déclaration de mise en entrepôt] d'une validité d'une année.

Pour mettre en consommation la marchandise il y a lieu d'apurer ensuite la **D11** par une déclaration définitive de mise à la consommation D3 et paiement des droits et taxes conséquents.

La **D11** et la **D3** sont établis au niveau des douanes de **Tizi Ouzou**.

L'établissement de la **DSTR** à Alger se fait comme suit :

1^{er} jour

- Saisie-validation et remise du dossier comprenant :
 - 02 copies de factures
 - 02 copies d'avis d'arrivée
 - 02 copies de connaissement
 - 02 copies de la décision douanière autorisant le régime DSTR

2^{eme} jour

- Récupération du talon au centre de saisie en fin de matinée.
- Récupération du BAE auprès de l'inspecteur chargé de dossier au niveau du service visite au port

3^{eme} jour

- Enlèvement et en même temps visite [visite sommaire].
- La sortie de la marchandise du port se fait sous escorte.

Il est à noter que la décision de dédouaner en **D10** ou en **DSTR** est prise par l'unité de production concernée.

L'antenne portuaire n'établit la **DSTR** qu'après réception de brouillon DSTR transmis par l'unité.

1.3.3. Le dédouanement

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Une fois que les marchandises ont été transféré à l'entrepôt sous douanes, l'**ENIEM** établira la déclaration Y afférente (**D11**) celle-ci déposée à la douane de **TIZI-OUZOU** pour recevabilité et enregistrement, la douane qui après avoir récupère la déclaration, sur site donnera l'ordre aux agents de l'ENIEM de consommation des marchandises (**D03**) au bureau de douane de **TIZI-OUZOU** ; les agents récupéreront la déclaration et procéderont à la visite intégrale des marchandises en présence du déclarant en douanes.

Après visite l'inspecteur des douanes se chargera de la vérification et liquidation de la déclaration et qui sera transmise au bureau de douanes (caisse) pour recouvrement des droits et taxes, un chèque sera demandé et mis à la disposition du service transit pour paiement.

Après paiement, une quittance sera établie dont une photocopie sera remise à la douane sur site pour permettre l'enlèvement des marchandises de l'entrepôt sous douanes vers le magasin des stocks par un avis de dédouanement avec la liste de colisage.

Par un besoin exprimé dans chaque atelier en matière de composants, le responsable établira un bon de mise à la consommation (**BMC**) indiquant la quantité de pièce à réaliser et qui sera mise à sa disposition.

1.4. Analyse d'une procédure de dédouanement

Importateur : ENIEM unité cuisson

BP108 poste CHIKHI Tizi-Ouzou

Fournisseur : SARP TURQUIE

Nature de la marchandise : ACIER Plat

Valeur facturée : 27303.24EUR

Fret : 176262.27DZD

Autres frais : 1295EUR

Poids brut : 38750

Poids net : 38586

Origine de la marchandise : TURQUIE

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Provenance : SARPER TURQUIE

Pièces jointes : 610-620-646-648-650-655

Nombre de colis : 25 colis

BAE : bon à enlever

Code statistique: 321111000

BL: bill of lading

FDI : facture détaillée

COP AA : copie de l'avis d'arrivée

D11 : la mise en entrepôt

GS : grille de saisie

1.4.1. La liquidation (déclaration de la mise à la consommation)

A. Calcul des droits et taxes

Il se fait sur la base de l'assiette imposable qui détermine la valeur des marchandises en douane exprimée en monnaie nationale.

Pour déterminer le taux de droit de douane sur la base du tarif douanier, on cherche la position tarifaire de chaque produit, et de cette position, on détermine le taux de droit de douane et le taux de la TVA à imposer.

Pour ce cas précis, l'entreprise nationale des industries électroménagères « ENIEM » bénéficie de l'exonération des droits des douanes grâce notamment à la convention signée entre l'Algérie et l'Union Européenne sur la suspension des droits des douanes pour certaines marchandises.

A.1. Calcul des droits de douane

Il se fait comme suit :

Droit de douane= valeur des marchandises x le taux des droits de

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

La valeur des marchandises (valeur en douane) se calcul sur la base des coûts de la marchandise en dinars +fret de la marchandise + coût d'assurance.

Exemple (voir annexe N°02)

Coût de la marchandise = valeur facturée x taux de change

$$= 27303.45 \times 110.18590 = 3008455.21\text{DA}$$

Pour calculer les droits et taxes, il faut d'abord calculer l'assiette C.A.F

C : cout de la marchandise : 3008455.21

A : autres frais : 1295.00 x 110.18590 = 142690.74

F : fret : 176262.72

C.A.F : 3008455.21+142690.74+17.6262.72 = 3327408.67DA

Calcul du D.D

D.D = V.D x le taux de change (%)

$$D.D = 3327408.67 \times 5 = 166370.43$$

A.2. Calcul la taxe sur la valeur ajoutée :

La TVA a pour assiette imposable la valeur en douane à laquelle s'ajoute le montant des droits de douane.

Il se fait comme suit :

$TVA = (\text{la valeur en douane} + \text{montant de droit de douane}) \times \text{taux de la TVA}$

$$= 3327408.67 + 166370.43 \times 19/100 = 663817.90\text{DA}$$

Les droits et taxes(D.T)

D.T = D.D +TVA +R.U.S+ R.P.S

$$= 166370.43 + 663817.90 + 250.00 + 200.00 = 830.637.00 \text{ DA}$$

Les droits et taxes à payer : 830.637.00DA

Chapitre III : étude de cas pratique : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU

Conclusion

Après l'étude de cas on a constaté que l'opération d'importation exige des importateurs, le suivi attentif dans toutes les démarches exigibles par l'administration des douanes. Et puis ce cas pratique se veut pour nous un moyen pour prendre connaissance du rôle et l'efficacité des procédures de dédouanement en générale et à l'ENIEM en particulier, et surtout comment le produit ENIEM arrive du port ou de l'aéroport jusqu'à l'entrepôt sous douane et sera mis à la consommation.

Au terme de ce stage, on a connu les méthodes et les moyens utilisés par l'administration des douanes au service de citoyen.

Enfin ; cette période de stage pratique nous a permis tant de bien que du mal d'enrichir nos connaissance déjà acquises avec la réalité du terrain.

Conclusion générale

Le commerce international est l'un des grands moteurs de la croissance et du développement économique. Il permet d'élever le niveau de vie des pays développés et des pays en développement, de contribuer à la réduction de la pauvreté et de donner naissance à un monde plus stable, plus sûr et plus pacifique. Le commerce international est régi par les règles des systèmes commerciaux régionaux et multilatéraux, les dispositions des accords préférentiels et les gouvernements nationaux. Les nouveaux développements sont le fruit d'une combinaison de facteurs, y compris les technologies de l'information et de la communication en rapide évolution, les progrès dans les modalités de transport et la libéralisation des échanges.

Etant donné que l'Algérie a adhéré à plusieurs conventions internationales relatives à l'instauration des facilitations douanières. La douane algérienne, qui est une institution stratégique dans la mise en application d'une politique commerciale grâce à son contact direct avec les différents opérateurs. Comme ses homologues, est tenue de mettre un arsenal de mesure afin d'appliquer ces conventions et promouvoir les échanges internationaux en permettant aux entreprises de traiter au moindre coût et rapidement les flux des marchandises. C'est pour cela qu'elle s'est engagée dans un vigoureux effort en matière de simplification des règles, des procédures, de l'organisation, et des contrôles.

L'administration des douanes a mis en œuvre, soit à travers le code des douanes, soit par les textes et les règlements en vigueur, un ensemble de facilitations pour répondre aux attentes des entreprises. Ces facilitations visent la simplification au maximum des formalités et l'allègement des contrôles. Ces derniers s'inscrivent dans le cadre du principe «contrôler moins pour contrôler mieux» dont l'objectif est de rationaliser le contrôle douanier et assurer la fluidité des opérations du commerce extérieur, car la sélectivité des contrôles joue un rôle primordial par ce que cibler les contrôles est synonyme d'efficacité.

Les opérations de transport sont facilitées par le transit, qui est l'élément indispensable dans la réussite des opérations du commerce international. Les activités du transit sont complémentaire avec les autres auxiliaires du transport, constitue de ce fait, un maillon fort dans la chaîne du transport maritime, et dans la chaîne économique et commerciale, il joue les intermédiaires et intervient lors de l'arrivée de la marchandise pour faciliter et diminuer le travail des douanes, d'où il doit procéder au dédouanement des marchandises dans des règles de l'art en prenant soin de vérifier chaque manœuvre établie.

Le 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

Conclusion générale

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.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession du transitaire, nous avons pu dégager le rôle du transitaire qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer parfois si nécessaire, à les dédouaner et à les réexpédier sur leur destination suivant les instructions qu'il a reçu de son donneur d'ordre [mandant], 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 habilités 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.

LISTE DES Tableaux

Tableau N°01 : Les phases du transport.....	11
Tableau N°02 : Versements d'indemnités.....	13
Tableau N°03 : Les risques couverts et les risques exclus.....	17
Tableau N°04 : Classification des incoterms par mode de transport.....	33
Tableau N°05 : Procédures de dédouanement simplifiées.....	63

LISTE DES Schémas

Schémas N°1 : Organigramme général.....	75
---	----

Liste des annexes

Annexe N°01: Facture Commerciale

Annexe N°02 : D03 Déclaration de la mise a la consommation

Annexe N°03 : Grille de Saisie

Annexe N°04 : D11 déclaration de mise en entrepôt

Annexe N°05 : Avis d'arrivée

Annexe N°06: Bill of lading connaissance

Annexe N°07: Autorisation de dédouaner

Annexe N°08 : DSTR déclaration simplifiée de transit par route

Annexe N°09 : Archive document

Annexe N°10 : décision d'octroi du statut d'opérateur économique agréé en douane
N339

Les ouvrages

- BELLOTI.J, « Transport international des marchandises », édition, VUIBERT-2002.
- CORINNE.P « Commerce international », édition, DUNOD-2006.
- CATHERINE, TUELE.M, « La douane, instrument de la stratégie international », édition, Paris-1995.
- IDIR.K, « Les régimes douaniers », BERTI, édition, Alger-2014.
- IDIR.K, « Les régimes douaniers », édition Grand Alger Livres-2007.
- HADDAD.S, « Les incoterms, international commercial Terms », édition, Pages Bleues, 2009.
- LASARY, « Le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005.
- M.E.BENISSAD, « Economie internationale », 2^{eme} édition Publisud, Paris, 1983.
- MEYER.V, ROLIN.C, « Techniques du commerce international », Nathan, Paris, 2000.
- NAJI.J, « Commerce international », Théorie, techniques et application, édition du renouveau pédagogique INC-2005.
- GHISLAINE.LEGRAND-H-M, « Management des opérations du commerce international », 7^{eme} édition, DUNOD, Paris-2005.

Les sites internet

- <https://www.logistiqueconseil.org>.
- <https://www.douane.gouv.fr>.
- <https://www.objectifs-import-export.fr>.
- <https://www.wto.org>.
- <https://www.fr.wikipedia.org>.
- <https://www.etudier.com>.
- <https://www.douane.gov.dz>.

Les mémoires

- ABBAS.S, AIFA.S, « La logistique internationale et douane, Cas EPB », encadré M^RMAHOUI.K, mémoire de master, FCI, promotion : 2012-2013.
- CHEGRANE.R, KENDEL.F, « les instruments douaniers de maîtrise du commerce extérieurs », encadré par M^RACHIR .M, Promotion : 2016-2017.
- MADANI.O, MASA.F, « Le contrôle douanier et son rôle dans le développement extérieur en Algérie », encadré par M^RDRIR.S, promotion-2012-2013.
- OULEBSIRE.S, « L'impact du démantèlement tarifaire sur l'économie Algérienne : étude des implications de l'adhésion à l'OMC », mémoire de master UAMB, promotion : 2008-2009.

Les textes juridiques

- Code des douanes Algériens.
- Document propre de la douane, service I.P.C.O.C.
- CNID, « manuel des régimes douaniers économiques », direction générale des douanes.
- Convention ATA de Bruxelles ratifiée par l'Algérie par ordonnance 72/57 du 18/10/1972(J.O N°80,1976).
- OMC, profits tarifaires dans le monde, 2006.
- Ministre des finances code de textes sur le chiffre d'affaires, article 25, 2012.

Autres

- Dictionnaire économique, « économie de Jusqu'aZ »,DULLE Gamonal, 2000.
- OMC, glossaire des termes douaniers internationaux, 1995.

Table des matières

Glossaire	
Liste des abréviations	
Introduction générale.....	2
Chapitre 1 : le transport international des marchandises.....	4
Introduction.....	5
Section 01 : Le transport international des marchandises.....	6
1. Définition du transport.....	6
1.1. Le transport international.....	6
1.2. Le contrat de transport.....	6
2. L'évolution du transport international.....	6
2.1. Le transport par voie d'eau.....	6
2.2. Le transport par route.....	7
2.3. Le transport par chemin de fer.....	8
2.4. Le transport par air.....	8
3. les intervenants du transport international.....	9
3.1. Le chargeur.....	9
3.2. Le groupeur de marchandise.....	9
3.3. Le transitaire.....	10
3.4. Le courtier du transport.....	10
3.5. Le courtier en douane (commissionnaire en douane).....	10
3.6. Le transporteur.....	10
4. L'assurance de transport international des marchandises.....	12
4.1. Définition de l'assurance.....	13
4.2. Les objectifs.....	13
4.3. Les intervenants de l'assurance.....	13
4.3.1. L'assuré.....	14
4.3.2. Le courtier d'assurance.....	14
4.3.3. Le courtier d'assurance maritime.....	14
4.3.4. L'expert en sinistres.....	14
4.3.5. Les compagnies d'assurance(assureurs).....	14
4.4. Le cout de l'assurance.....	15
4.5. Les types de police.....	15
4.5.1. La police au voyage.....	15
4.5.2. La police d'abonnement (police flottage).....	15
4.5.3. La police a aliment.....	16
4.5.4. La police tiers-chargement.....	16

5. L'assurance adaptée aux risques de mode de transport à choisir.....	16
5.1. L'assurance de la marchandise en transport maritime.....	16
5.1.1. La perte totale.....	16
5.1.2. Les risques couverts et risques exclus.....	17
5.1.3. Les garanties.....	18
5.2. L'assurance des marchandises en transport aérienne.....	19
5.3. L'assurance des marchandises en transport terrestre.....	19
Conclusion.....	19
Section 02 : Les modalités du transport.....	20
1. Le transport maritime.....	20
1.1. Les avantages et les inconvénients.....	20
1.2. Le contrat de la documentation.....	20
1.3. La tarification.....	21
2. Le transport routier.....	21
2.1. Les avantages et les inconvénients.....	22
2.2. Le contrat de la documentation.....	22
2.3. La tarification.....	22
3. Le transport aérien.....	23
3.1. Les avantages et les inconvénients.....	23
3.2. Le contrat de la documentation.....	23
3.3. La tarification.....	24
3.3.1. Le tarif général.....	24
3.3.2. Le tarif ULD.....	24
3.3.3. Les tarifs préférentiels ou corates.....	25
4. Le transport ferroviaire.....	25
4.1. Les avantages et les inconvénients.....	25
4.2. Le contrat de la documentation.....	25
4.3. La tarification.....	26
Conclusion.....	26
Section 3 : Les incoterms et transit.....	26
1. Les auxiliaires de transport.....	26
2. Les différentes activités du transitaire.....	27
2.1. Le mandataire.....	27
2.1.1. Le transitaire portuaire ou aéroportuaire.....	27
2.1.2. Le commissionnaire en douane.....	27
2.2. Le commissionnaire.....	28
2.2.1. L'organisateur de transports multimodaux(OMT).....	28
2.2.2. Le groupeur.....	28

2.2.3. L'affréteur routier.....	28
2.2.4. L'intégration.....	29
3. La facturation du transitaire.....	29
3.1. La facturation du transitaire à l'import.....	29
3.2. La facturation du transitaire à l'export.....	30
3.3. Les choix du transitaire.....	30
4. Les incoterms.....	30
4.1. Définition de l'incoterm.....	31
4.2. Objectifs.....	31
4.3. Rôle des incoterms.....	32
4.4. Le classement des incoterms.....	33
4.4.1. Le classement en fonction du risque.....	33
4.4.2. Le classement en fonction des modes de transport.....	33
4.4.3. Classement par famille.....	34
4.5. Présentation des treize incoterms.....	34
4.5.1. L'incoterm d'obligation minimum du vendeur.....	34
4.5.2. Les incoterms de la famille des « F ».....	34
4.5.3. Les incoterms de la famille des « C ».....	35
4.5.4. Les incoterms de la famille des « D ».....	36
4.6. La réforme des incoterms 2010.....	37
4.7. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms.....	38
Conclusion.....	38
Conclusion du chapitre.....	39
Chapitre II : Aperçu général sur la douane.....	40
Introduction.....	40
Section 01 : La douane.....	41
1. Définition de la douane.....	41
2. L'évolution des douanes algériennes.....	41
2.1. Phase allant de 1962 à 1969.....	42
2.2. Phase allant de 1970 à 1978.....	42
2.3. La période de 1978 à 1987.....	43
2.4. La période de 1987 à nos jours.....	43
Section 02 : Les missions de la douane et les éléments de taxation.....	45
1. Les missions de la douane.....	45
1.1. Mission fiscale.....	45
1.2. Mission économique.....	45
1.3. Mission d'assistance des institutions de l'Etat.....	46

2. Les éléments de taxation.....	48
2.1. Le droit de douane.....	48
2.1.1. Le droit de douane ad valorem.....	48
2.1.2. Le droit de douane spécifique.....	48
2.1.3. Le les droits de douane mixte.....	49
2.2. Les déterminations des droits de douane.....	49
2.2.1. La valeur en douane.....	49
2.2.2. L'espèce tarifaire.....	50
2.2.3. L'origine de la marchandise.....	50
3. Le rôle d'un droit de douane.....	51
3.1. Le rôle fiscal.....	51
3.2. Le rôle économique.....	51
3.2.1. Le droit de douane comme obstacle à la concurrence étrangère.....	51
3.2.2. Le droit de douane et protection économique.....	52
3.2.3. Le droit de douane : moyen d'encourager la production locale.....	52
3.2.4. Le droit de douane : instrument pour corriger le déséquilibre de la BC.....	52
Conclusion.....	52
Section 03 : Les régimes douaniers.....	53
1. Définition et fonction des régimes douaniers économiques.....	53
1.1. Définition.....	53
1.2. Les phases d'obtention d'un régime douanier.....	54
1.2.1. La demande.....	54
1.2.2. L'autorisation.....	54
1.2.3. Le placement sous le régime.....	54
1.2.4. La garantie.....	55
1.2.5. Le séjour.....	55
1.2.6. L'apurement.....	55
1.3. Les fonctions des régimes douaniers économiques.....	55
1.3.1. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction le stockage des marchandises.....	55
1.3.2. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction l'utilisation des marchandises importées ou exportées.....	56
1.3.3. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la transformation des marchandises importées ou exportées.....	58
1.3.4. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées ou exportées.....	60
1.3.4.1. Le transit douanier national.....	60
1.3.4.2. Le transit douanier international.....	61

Conclusion.....	61
Conclusion du chapitre.....	62
Chapitre 03 : Etude de cas pratique ; dédouanement a l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU.....	64
Section 01 : Le circuit de dédouanement.....	65
1. Les procédures de dédouanement des marchandises.....	65
1.1. Le dédouanement selon la procédure de droit commun.....	65
1.2. Le dédouanement selon la procédure simplifiée.....	66
2. Les formalités préalables au dédouanement.....	67
2.1. La conduite en douane.....	68
2.2. La mise en douane.....	68
2.3. La prise en charge.....	69
3. Le dédouanement proprement dit des marchandises.....	69
3.1. L'établissement de la déclaration en détail.....	69
3.1.1. Les documents à annexer à la déclaration en détail.....	70
3.1.2. Dépôt de la déclaration en détail.....	71
3.2. La recevabilité de la déclaration.....	71
3.3. L'enregistrement de la déclaration en détail.....	72
3.4. La vérification des marchandises.....	72
3.4.1. Déclaration orientées vers le circuit vert.....	73
3.4.2. Déclaration orientées vers le circuit orange.....	73
3.4.3. Déclaration orientées vers le circuit rouge.....	73
4. Liquidation et acquittement des droits et taxes.....	76
5. L'enlèvement des marchandises.....	76
Conclusion.....	77
Section 02 : Présentation de l'inspection divisionnaire douanière.....	77
1. Historique.....	77
2. Organigramme général.....	78
3. Organisation des services administratifs de l'inspection.....	79
3.1. Le bureau du contentieux.....	79
3.2. Le bureau des affaires techniques.....	80
3.3. Le bureau des effectifs et des affaires générales.....	80
3.4. Le bureau de douane.....	80
3.4.1. Les inspections principales.....	81
3.4.2. La recette des douanes.....	85
Section 03 : L'analyse d'une procédure de dédouanement effectuée au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU.....	86

1. Le dédouanement des marchandises.....	86
1.1. Formalités d'échange.....	86
1.2. Formalités d'enlèvement.....	88
1.2.1. Formalités d'échange du connaissement(BL).....	88
1.2.2. Formalités et déclaration en douanes.....	88
1.2.3. Formalités d'enlèvement des marchandises de l'EPAL.....	89
1.3. Formalité de dédouanement.....	89
1.3.1. Déclaration D10.....	89
1.3.2. DSTR.....	91
1.3.3. Le dédouanement.....	92
1.4. Analyse d'une procédure de dédouanement.....	92
1.4.1. La liquidation (déclaration de la mise à la consommation).....	93
1.4.2. Calcul des droits et taxes.....	93
1.4.3. Calcul la taxe sur la valeur ajoutée.....	94
Conclusion du chapitre.....	96
Conclusion générale.....	97

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Chapitre I : le transport international des marchandises

Chapitre II : Aperçu général de la douane

Introduction générale

Conclusion générale

Glossaire

**Chapitre III : étude de cas :
dédouanement à
l'importation au niveau de
l'inspection divisionnaire de
TIZI-OUZOU**

Références bibliographiques

Sommaire

Table de matières

Annexes