

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
UNIVERSITE MOULOU MAMMARI DE TIZI OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire de fin d'étude

En vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences Commerciales
Option : *Finance et Commerce International*

Thème

Les procédures de dédouanement de marchandises : cas
ENIEM

Réalisé par :

ARIB Djouher

BELKACEM Kamelia

Dirigé par :

OUALIKENE Selim, Professeur, UMMTO

Membres de jury :

Président : ABIDI Mohammed, MCB, UMMTO.

Encadreur : OUALIKENE Selim, Professeur, UMMTO

Examineur : ACHIR Mohammed, MCB, UMMTO.

Promotion : 2020-2021

Remerciement



Remerciement

On remercie Allah de nous avoir donné le courage la volonté pour pouvoir réaliser ce travail.

Nos profonde expression de reconnaissance est destinée pour le promoteur MR OUALIKANE Selim pour des conseils, son suivi et ses orientations dans l'élaboration de ce mémoire fin d'étude.

On remercie également le personnel de l'ENIEM Ouad-Aissi Tizi-Ouzou pour leur accueil, et leur disponibilité pour diriger.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la concrétisation de ce modeste travail.



Dédicace

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents qui ont à l'aurore de ma jeunesse rendus paisible et soluble les contraintes et les aléas de la vie tout en m'encourageant à aller de l'avant.

A mon frère Kamel

Et mes sœurs : Djamila, Kaissa, Sadia, Maissa

A mes nièces : Foufa, Thiziri.

A mes Neveux : Ilyes, Adam, Ismail.

A mes Amis : Sarah, Nadira, Tinhinane, Billy.

Kamelia

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents qui ont à l'aurore de ma jeunesse rendus paisible et soluble les contraintes et les aléas de la vie tout en m'encourageant à aller de l'avant.

A mes frères : Nabil, Yacine, Mohammed.

A mon mari : Ghiles.

A tous mes amis que j'ai l'honneur d'avoir connu.

Djouher



*Liste des
abréviations*

La liste des abréviations :

E.N.I.E.M : Entreprise Nationale de l'Industrie d'Electroménager

O.M.C : Organisation Mondial de Commerce

D.S.T.R : Déclaration Simplifiée du Transit Routier

C.A.M : Complexe d'appareils ménagers

S.I.G.A.D : système d'information de gestion automatique douanière.

T.V.A : Taxe sur la valeur Ajoutée

D.D : Droit des Douanes

B.E.A : Banque National d'Algérie

D.11 : Exportation Définitive

C.N.F.D : Centre National de Formation Douanière

C.E.E : Communauté économique Européenne

C.N.U.C.E.D : Conférence Des Nations unis pour le Commerce et le Développement



Sommaire

Sommaire

Introduction générale.....	01
-----------------------------------	-----------

CHAPITRE I : COMMERCE EXTERIEUR ET LOGISTIQUE


Introduction.....	03
Section1 : généralité sur le commerce.....	03
Section2 : les incoterms et le mode de transport.....	15
Section3 : les techniques de paiements et assurances transport	27
Conclusion.....	37

CHAPITRE II : L'OPERATION DE DEDOUANEMENT

Introduction.....	38
Section1 : généralité sur la douane.....	38
Section2 : les procédures de dédouanement	44
Section3 : le dédouanement des marchandises	46
Conclusion.....	49

CHAPITRE III : ANALYSE ETUDE DE CAS SUR LES PROCEDURES D'IMPORTATION DE PEINTURE EN POUDRE EPOXY POLYESTER

Introduction	51
Section1 : présentation de l'organisme d'accueille entreprise ENIEM	51
Section2 : les objectifs et les missions principale d ENIEM.....	58
Section3 : les procédures d'importation de peinture en poudre époxy polyste...58	
Conclusion.....	66
Conclusion général.....	67



*Introduction
générale*

Introduction générale

Le commerce international tend vers la globalisation qui fait que la circulation transfrontière des marchandises et des facteurs de production entre plusieurs pays du monde, devient de plus en plus libre, ceci est considéré comme une source de prospérité pour les nations. Ce phénomène se traduit par l'aspect d'importation et d'exportation qui peuvent constituer un véritable vecteur de développement et de croissance.

Ainsi, les échanges internationaux se développent et prennent de l'ampleur jour après jour. Des millions de produits sont acheminés, commandés et vendus par voie aérienne, maritime et terrestre partant des lieux de production jusqu'aux marchés de consommation.

Pour ce faire, ces opérations font appel, la plupart du temps, à des intermédiaires qui prennent en charge toutes les procédures et opérations nécessaires pour que les marchandises puissent atteindre leur destination.

Parmi ces intermédiaires, on trouve le transitaire qui est une personne physique ou morale mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives, règlementation douanières, gestion administrative et financière...etc.

Afin d'avoir un bon déroulement des échanges commerciaux, les Etats mettent en place des mécanismes et des organismes pour mieux gérer et contrôler les transactions, cela avec une présence d'une multitude de textes juridiques dont des conventions internationales bilatérales et multilatérales, des lois, des ordonnances, des décrets, des décisions, des règlements...etc. Parmi les institutions qui interviennent dans ces échanges et qui jouent un rôle primordial pour le respect de ces textes juridiques, on trouve la douane qui peut être perçue comme une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises ; ainsi, elle dispose d'un système de surveillance et de taxation du commerce international.

Concernant l'Algérie, l'évolution du commerce mondial a marqué son passage du système socialiste vers l'économie de marché dès les années 90, cela avec l'adoption de lois et règlements qui favorisent l'implantation d'entreprises, facilitant l'entrée et la sortie du monde des affaires, et assurent toutes la sécurité nécessaire aux transactions économiques et financières.

Effectivement, le commerce international qui comporte les importations et les exportations est soumis à des procédures techniques que l'on retrouve dans tous les pays du

Introduction générale

monde. Les principales procédures d'importation se résument aux crédits documentaires, la remise documentaire, la lettre de crédit stand-by etc.....

Parmi les entreprises Algériennes qui recourent à l'importation, nous avons l'ENIEM. En effet, celle-ci a du importé de la peinture en poudre, en vue de satisfaire sa fonction d'approvisionnement. Ce qui nous a conduits à poser la problématique suivante :

Quelles sont les procédures techniques adoptées par les entreprises dans le commerce international, notamment lors d'une importation ou exportation, d'une marchandise ?

En vue de répondre à notre problématique, nous avons articulé le travail de recherche en trois chapitres. Le premier chapitre intitulé le commerce et la logistique qui comprend les généralités sur le commerce, Les incoterms et le mode de transport, et les assurances et transport

Le deuxième chapitre porte sur les opérations de dédouanement qui comprend les généralités sur la douane, les procédures de dédouanement, et le dédouanement des marchandises. Enfin le troisième chapitre intitulé la pratique de commerce international au sein de l'ENIEM. Incluant la présentation de l'ENIEM et les procédures de l'importation à l'ENIEM.



Chapitre I

¹CHAPITRE I : COMMERCE EXTERIEUR ET LOGISTIQUE

Introduction

Le commerce extérieur d'une nation désigne généralement l'ensemble des échanges des biens et services entre elle et des autres pays. La théorie de commerce international présentant ces échanges comme étant une solution par la nation de développement et la découverte de nouveau territoire, synonyme des nouveaux biens.

Dans ce présent chapitre on va aborder dans la première section généralité sur le commerce, dans la deuxième section les incoterms et le mode de transport et la troisième section l'assurance et transport.

Section 1 : généralité sur le commerce

1 Historique du commerce international :

L'époque moderne du commerce international débute réellement l'aube du 19eme siècle avec la révolution industrielle, puis s'amplifie avec le percement (l'ouverture) des grands voies : de SUEZ, De PANAMA et l'organisation de lignes réguliers de transport maritime grâce aux grands compagnies d'armement (compagnes des Indes).

La révolution industrielle a commencé en Grande-Bretagne, elle a permis d'avoir une production importante sur le plan interne et la recherche de débouchées est source d'approvisionnement des matières premières sur le plan extérieure. C'est ce qui justifie l'organisation du vaste empire colonial britannique. Cette situation a fait que l'Europe occidentale soit le premier pôle du commerce international avec la grande Bretagne en tête.

La grande Bretagne est devenue pratiquement l'usine du monde, l'industrialisation de ce pays a commencé avec le textile, les importations comprenaient les produits textiles et métalliques (fer et acier), parmi les importations, on note le coton comme produit principal.

La révolution industrielle a été transférée dans les pays suivants : la France, la Belgique, la Hollande, les Etats unis d'Amérique, le Japon, l'Australie, la Russie. Dans tous ces pays. L'évolution industrielle a produit le même effet (la surproduction) qu'en Grande Bretagne, ces pays vont, à leur tour, chercher des débouchées pour leurs produits finis et les sources d'approvisionnement en matières premières, c'est ce qui justifie l'expansion coloniale

¹ Banque mondiale : rapport sur développement dans le monde, BIRD Washington, 1987

de l'Europe. L'accroissement du commerce international n'était plus le fait que de l'Angleterre mais aussi le fait d'autres pays comme la France, la Belgique, le Japon, l'Allemagne, les Etats unies d'Amérique et le Pays bas.

De ce qui précède, les grandes nations de l'époque étaient devenues les fournisseurs de produits finis pour les pays encore sous-développés ou colonisés, et achetaient de matières premières de ces pays. La division internationale du travail est donc le fait que dans les relations économiques internationales, le sud a le rôle du fournisseur de matières premières pour le nord, et le nord, celui de fournisseur de produits finis pour le sud. C'est dans le commerce international que la division internationale du travail est beaucoup plus manifeste.

En 1913, les réseaux du commerce extérieur sont bien simples, bien structurés. L'Europe occidentale essentiellement la Grande Bretagne, l'Allemagne et la France constituent le pôle de loin le plus important du commerce international. Ces trois pays avec 37% dans le commerce mondial en ce qui concerne le mouvement des capitaux à la veille de la guerre de 1914, ces trois pays détenaient le $\frac{3}{4}$ des investissements à l'étranger. L'Angleterre venait en tête avec 41% du total suivi de la France et de l'Allemagne. Les importateurs de capitaux sont essentiellement les pays d'Europe en voie de développement (Europe centrale et du sud tsariste). L'Afrique et l'Asie avaient une infime part. Le sort du PVD était presque déjà réglé à cette époque-là.

Les pays qui ont bénéficié beaucoup d'investissements, ce sont les développés. Les autres sont restés ainsi marginalisés et n'ont pas profité des avantages de ce mouvement de capitaux. Les difficultés actuelles des PVD s'inscrivent dans ce concept.

De 1890-1913, c'est la période d'expansion et de liberté du commerce et de l'universalité de l'étalon-or sur le plan monétaire. Pendant cette période, il n'y avait pas d'obstacles aux échanges internationaux. Cependant la politique du libre-échange n'était pas pratiquée universellement. L'Allemagne et les Etats-Unis d'Amérique protégeaient encore leur industrialisation naissante contre la concurrence anglaise. Au cours de cette période, il n'y avait pas aucune limitation physique comme entrave à la liberté du commerce international, aucune restriction.

Quand la liberté du commerce était menacée, le monde d'alors l'imposait par la force, à coup de canon. A cette époque, le monde adhère en fait au système d'étalon-or qui

permettait la multilatéralisation des échanges et facilitait l'équilibre réciproque de balances de comptes de nations commerçantes grâce aux mécanismes suivants :²

- Convertibilité de monnaie en or
- Fixité de taux de change
- Règlement de paiement par le mouvement d'or (les excédents et les déficits commerciaux réglés par le transfert de métal).

De 1918-1939, c'est la période de stagnation et de désintégration.

Quatre facteurs principaux sont à la base de cette crise du commerce mondial :

1. La disparition de facteurs d'expansion : cette disparition est due à l'absence d'expansion territoriale du capitalisme, à la montée des Etats-Unis comme première nation industrielle, à la fin de la conquête coloniale et au manque d'innovation technique.
2. Effets cumulés de la crise de 1929 elle-même.
3. La dissociation du système monétaire international.
4. Le renforcement du protectionnisme.

Depuis 1945, le commerce mondial n'a cessé de croître tant en valeur qu'en tonnage ou en volume. Après le triplement des échanges entre 1960 et 1974, la période actuelle présente une croissance plus faible ponctuée par deux reculs en 1975 et en 1982. Ce changement est dû aux incertitudes provoquées par la variation de cours du pétrole et des taux de change et par le problème de l'endettement.

Les produits exportés sont de plus variés : de nouveaux produits apparaissent sur le marché mondial comme le manioc ou les composants électroniques.

Le GATT différencie les produits minéraux, agricoles, manufacturés et les combustibles. Cette distinction permet de comprendre les relations entre des économies de types différents. Depuis 20 ans, la part des produits agricoles, exprimés en valeur, a diminué dans les exportations mondiales, tout comme celle des produits minéraux, alors que les échanges de combustibles ont augmenté. Les biens manufacturés qui ont quadruplé entre 1960 et 1974, représentent aujourd'hui 70% du commerce grâce notamment aux biens d'équipement et aux produits électromécaniques, cette structure des échanges illustre combien la planète est devenue le théâtre d'économies avancées.

² Banque mondiale : rapport sur développement dans le monde, BIRD, Washington, 1987

La place croissante des invisibles dans les échanges internationaux confirme cette évolution. Regroupant les transports, le tourisme, les services financiers, ils exercent de plus, une grande influence sur le commerce des marchandises en assurant le service après vente les échanges de capitaux représentent actuellement 10 fois le volume des échanges de marchandises. Le tertiaire joue donc un rôle fondamental dans la mondialisation de l'économie, comme il le faut désormais dans les économies nationales.

Certes, les 5 première pays exportateurs (Etats-Unis, RFA, Japon, Royaume uni), anciennes puissances commerciales, mis à part les Etats-Unis, montre bien que leur importance relative diminue devant la montrée de nouveaux pays. Territoire d'Afrique devenus indépendants, pays exportateurs de pétrole comme l'Arabie saoudite, NPI comme Taiwan, pays socialistes récemment ouverts à l'extérieur comme la Chine, tous participent aux échanges internationaux.

La nécessité des échanges se fait de plus ressentir. Les plantes exigent des conditions particulières et le sous sol ne recèle pas pourtant les mêmes richesses en matières premières et en sources d'énergie. De plus, les Etats-Unis ont en partie renoncé à certaines activités industrielles comme le textile, la petite mécanique ou les constructions navales. La division internationale du travail et le rôle des multinationales expliquent donc la structure et la croissance des échanges. Les progrès des transports et le changement des politiques économiques ont renforcé cette évolution.

La volonté libre échangiste défaillante s'exprime à la fin de la seconde guerre mondiale dans les pays victorieux qui veulent ainsi renouer avec la « prospérité des années 1920 ». L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. Le GATT, conclu en 1947, fut l'une des causes du développement des échanges. Cependant la libéralisation totale des échanges n'est pas acquise. Elle est toujours en devenir, nécessitant des négociations multilatérales souvent houleuses appelées ROUND depuis les années 1960 : Kennedy Round en 1967, TOKYO Round en 1973-1973 et URUGUAY ROUND de 1986 à 1992. La crise des années 1970 ne fait qu'accroître les difficultés. La concurrence est de plus en plus sévère, plaçant certains pays devant des problèmes sociaux et financiers tels que la tendance protectionniste s'affirme de nouveau. On dénonce des pratiques déloyales, on met en avant des raisons de sécurité et de défense, on multiplie les obstacles non tarifaires, on signe des accords bilatéraux d'auto-limitation. Les déclarations libre échangistes et les mesures protectionnistes se succèdent, la guerre économique prévaut.

L'organisation des échanges, mise en place à la fin des années 1940, a fait prévaloir un commerce multinational avec la création de structures internationales comme l'O.C.D.E, la C.N.U C.E.D et le GATT. Depuis des ententes régionales se sont constituées notamment en Europe. Le C.A.E.M ou COMECON (conseil d'Assistance économique mutuelle) a organisé une division internationale du travail dans l'Europe de l'Est, créant des échanges entre les républiques populaires mais surtout entre celles-ci et l'URSS. La CEE. Qui a déjà réalisé le marché commun, songe encore au grand marché. C'est un modèle pour les pays du tiers monde qui voient dans une telle organisation un moyen d'améliorer leur situation économique. La C.E.A.O en Afrique, l'A.L.A.D.I en Amérique latin ou l'A.S.E.A.N dans l'Asie du Sud-est veulent stimuler les échanges intracontinentaux, intra- régionaux et peuvent dans l'avenir modifier les relations internationales.

Le commerce mondial semble ainsi s'organiser autour de grands ensembles géographiques tandis que le bilatéralisme menace le multilatéralisme.

A un autre niveau, le rôle intégrateur du FMI ou de la banque mondiale peut être mentionné : dispensateurs de crédits « conditionnés », ils disposent ainsi de moyens de pressions pour peser sur des politiques économiques et même sur les politiques sociales ou sur la nature du régime politique des nations.³

2 La croissance des échanges internationaux :

Une très forte progression malgré des tendances ponctuelles au protectionnisme dans les pays accomplissant leur révolution industrielle, le commerce mondial n'a pas cessé de se développer depuis le début du XIX siècle à un rythme supérieur à la croissance de la production.

Ce phénomène s'est fortement accentué depuis 1945. Il s'est traduit par une interdépendance croissante entre les nations que l'on peut mesurer par les taux d'ouverture (rapport des exportations au PIB multiplié par 100) et le taux de dépendance (rapport des importations au PIB multiplié par 100).

2.1 Les facteurs de croissance des échanges internationaux

Aucune nation ne peut prétendre satisfaire la diversité de ses besoins de façon autonome, donc vivre en autarcie. L'échange entre les nations est une nécessité. Néanmoins, historiquement, c'est grâce à l'amélioration progressive des moyens de paiement, à la

³ Banque mondiale, rapport sur développement dans le monde, BIRD, Washington, 1987

stabilisation des taux de changes, ainsi qu'à la modernisation des moyens de transport, que les échanges entre nations ont été stimulés. Mais c'est surtout la diffusion des thèses libre échangistes qui va donner un coup de fouet au commerce international, en effet, celles-ci inspirent directement les accords contractés entre les nations afin de libéraliser leurs échanges. On peut citer notamment : le GATT (accords généraux sur les tarifs douaniers et le commerce) créé 1947 dans le but de supprimer progressivement les barrières douanières et remplacé en 1995 par l'OMC (organisation mondiale du commerce), la CEE (communauté économique européenne) fondée en 1957, puis l'Acte unique entré en vigueur en 1993, fondateur du marché commun européen la CNUCED (conférence des nations unies pour le commerce et le développement) créé en 1964 et au cours de laquelle les pays riches se sont engagés sans contrepartie à abaisser leurs droits de douanes pour les marchandises provenant du tiers-monde... d'autre part, le développement du capitalisme a lui aussi profondément contribué à l'expansion du commerce mondial. En effet, la recherche du profit a conduit les « marchands » à chercher de nouveaux débouchés. De même, la concurrence pousse les entreprises à réduire leurs coûts en augmentant leur productivité. Cela les amène à utiliser des équipements plus efficaces, mais généralement plus coûteux. Elles doivent alors s'agrandir pour produire plus, afin de profiter d'économies d'échelle et vendre davantage en se positionnant sur des marchés plus vastes que leurs marchés nationaux. Par ailleurs, afin de profiter des avantages comparatifs de chaque nation, elles sont amenées à spécialiser géographiquement (au moins en partie) leur appareil productif et donc à multiplier les échanges entre leurs filiales. Ce « commerce captif » (qui désigne la partie des échanges internes aux firmes multinationales) est évalué à plus de 30% des échanges mondiaux, il constitue aujourd'hui un puissant stimulant au commerce mondial.

2.2 La structure des échanges internationaux

2.2.1 : A l'importation

Les importations globales ont marqué un repli de 19,52 % durant le premier trimestre de l'année 2020 par rapport à la même période de l'année 2019, en passant de 11,33 milliards USD à 9,12 milliards USD. Leur répartition par Groupes d'Utilisation fait ressortir ce qui suit:

- Des baisses de l'ordre de 49,58 %, 34,72 %, 33,24 et de 8,30 % respectivement pour les biens d'équipements agricoles, les biens d'équipements industriels, les demi-produits et les biens de consommation non alimentaires.⁴

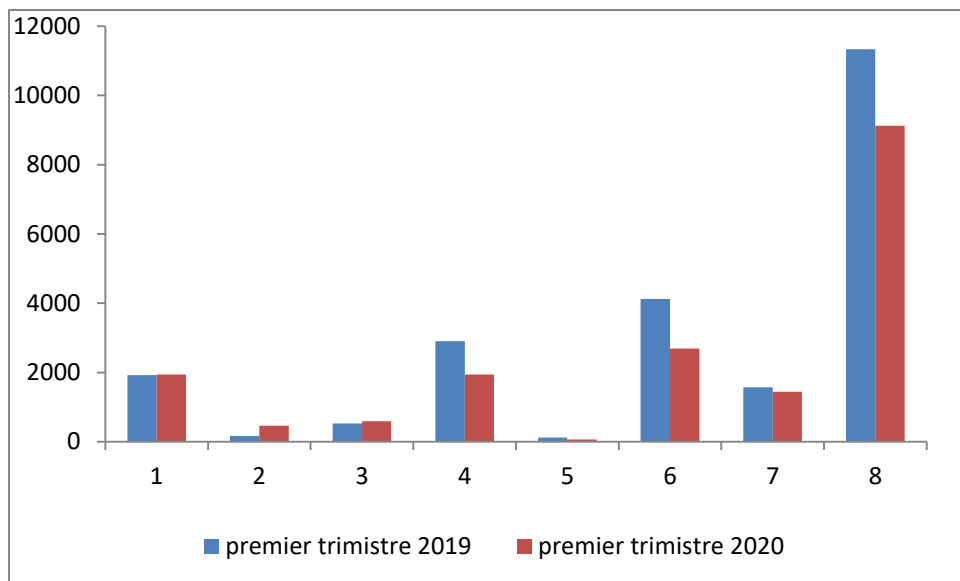
⁴ STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE Période : Premier trimestre de l'année 2020

- Des hausses de l'ordre de 181,14 %, 12,38 % et de 0,59 %, concernent respectivement les énergies et lubrifiants, les produits bruts et les biens alimentaires (tableau n°1).

Tableau N° 1. Evolution de la répartition des importations par Groupes d'Utilisation.

Groupe d'utilisation		Premier trimestre 2019			Premier trimestre 2020			classement	évolution
GU	intitulé GU	DZD	USD	Structure%	DZD	USD	Structure %		
1	Biens alimentaires	228368,54	1925,02	16,98	233370,11	1936,46	21,23	3	0,59
2	Energie et lubrifiants	19640,77	165,56	1,46	56094,69	465,46	5,10	6	181,14
3 et 4	Produits bruts	61946,87	522,18	4,61	70717,84	586,8	6,43	5	12,38
5	Demi-produits	344735,14	2905,93	25,64	233808,49	1940,1	21,27	2	-33,24
6	Biens d'équipements agricoles	14668,02	123,64	1,09	7713,52	62,35	0,68	7	-49,58
7	Biens d'équipements industriels	488663,68	4119,17	36,34	324048,33	2688,89	29,48	1	-34,72
8 et 9	Biens de consommation (non alimentaires)	186520,18	1572,27	13,87	173745,34	1441,7	15,81	4	-8,3
Total		1344543,21	11333,78	100%	1099298,34	9121,76	100%		-19,52

5



6

⁶ STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE Période : Premier trimestre de l'année 2020

2.2.2 A l'exportation :

2.2.2.1 Tendance générale des exportations :

Les exportations globales ont marqué un repli de 24,89 % au cours du premier trimestre de l'année 2020. En effet, les hydrocarbures ont représenté l'essentiel des exportations durant cette période avec une part de 92,40 % de la valeur globale, marqués par une baisse non négligeable de l'ordre de 25,78 % par rapport au premier trimestre de l'année 2019, pendant que les exportations hors hydrocarbures restent toujours marginales, avec seulement 7,60 % de la valeur globale des exportations, soit l'équivalent de 578,70 millions USD, enregistrant ainsi une baisse de 12,06 %, tel qu'illustré par le tableau N°1

Tableau n°1 : Evolution des exportations | Période : premier trimestre des années 2019-2020.

	Premier trimestre 2019			Premier trimestre 2020			Evol(%)
	DZD	USD	Structure	DZD	USD	Structure	
Produits hydrocarbures	1124898,09	9483,51	93,51	8484117,84	7038,39	92,4	-25,78
Produits hors hydrocarbures	78054,39	658,04	6,49	69732,49	578,7	7,6	-12,06
Total	1202952,48	10141,55	100%	917850,32	7617,09	100%	-24,89

2.2.2.2 Exportations des produits hors hydrocarbures par Groupes d'Utilisation

Les principaux produits hors hydrocarbures exportés durant le premier trimestre de l'année 2020 sont constitués essentiellement par le groupe « demi produits » qui enregistre une valeur globale de 433,57 millions USD, le groupe « biens alimentaires » vient en seconde position avec une valeur de 111,48 millions USD, suivi par le groupe « produits bruts » avec une valeur de 15,28 millions USD et enfin, les groupes « biens d'équipements industriels », « biens de consommations non alimentaires » et « biens d'équipements agricoles » ayant⁷ enregistré les valeurs respectives de 11,19 millions USD, 7,16 millions USD et de 6 463,16 USD. Tableau n°2

Tableau N°2 : Evolution des exportations hors hydrocarbures par Groupes d'Utilisation
Période : premier trimestre des années 2019-2020.

Groupe d'utilisation		Premier semestre 2019			Premier			cla sse me nt	Evolu tion (%)
Code GU	Intitulé semestre 2020GU	DZD	USD	Struct ure(%))	DZD	USD	Struct ure(%))		
1	Biens Alimentaires	13251,82	111,7 2	16,98	13433,56	111,4 8	19,26	2	-0,21
3et4	Produits Bruts	3138,14	26,46	4,02	1841,79	15,28	2,64	3	-42,23
5	Demi-produits	54109,99	481,4 7	73,17	52244,41	433,5 7	74,92	1	-9,95
6	Biens d'Equipements Agricoles	20,25	0,17	0,03	0,78	0,01	0,001	6	-96,21
7	Biens d'Equipements Industriels	3441,72	29,02	4,41	1348,96	11,19	1,93	4	-61,42
8et9	Biens de Consommation (non- alimentaires)	1092,47	9,216	1,40	862,99	7,16	1,24	5	-22,24
Total		78054,39	658,04	100	69732,49	578,7	100		-12,06

⁷ STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE Période : Premier trimestre de l'année 2020

2.2.2.3 Principaux produits exportés hors hydrocarbures :

Les "top five" (5) des produits exportés au titre du premier trimestre de l'année 2020 réalisent, à eux seuls, plus de 79,66 % des exportations hors hydrocarbures. Il s'agit des engrais minéraux ou chimiques azotés, des huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons de houille, des sucres de canne ou de betterave, de l'ammoniac anhydre et des dattes et figues avec les parts respectives de 36,38 %, 17,49 %, 10,64 %, 10,58 % et de 4,56 %. L'examen de l'évolution des principaux produits hors hydrocarbures exportés au cours du premier trimestre des années 2019- 2020, indique ce qui suit : - Des hausses pour les alcools acycliques et leurs dérivés halogénés, les caroubes, algues, betteraves à sucre et cannes à sucre, les dattes et figues et les huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons de houille avec les taux respectifs de 37,66 %, 18,80 %, 9,58 % et de 5,01 %. - Des baisses pour l'hydrogène et gaz rares, les phosphates de calcium naturels, l'ammoniac anhydre ou en solution aqueuse et les ciments hydrauliques, même colorés, avec les taux respectifs de 66,04 %, 38,12 %, 26,63 % et de 7,05 %. (Cf. Tableau N°16) En ce qui concerne les exportateurs hors hydrocarbures, les "top five" (5) des 733 (ensemble des exportateurs) réalisent, à eux seuls, plus de 76,68 % de la valeur globale durant le premier trimestre de l'année 2020. Il s'agit principalement de ceux opérant dans les produits de l'urée, des solvants, de l'ammoniac et des sucres

8

Tableau N°3. Evolution des principaux produits hors hydrocarbures exportés.

P.T	Principaux produits	Premier trimestre 2019		Premier trimestre 2020		Evolution %	Taux cumulé 2020 %
		valeur	Structure%	valeur	Structure%		
31.02	Engrais minéraux ou chimiques azotés	205,46	31,22	210,56	36,38	2,48	36,38
27.07	Huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons de houille de haute température	96,41	14,65	101,24	17,49	5,01	53,88
17.01	Sucres de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur à l'état solide	61,13	9,29	61,56	10,64	0,71	64,52
28.14	Ammoniac anhydre ou en solution aqueuse (ammoniaque)	83,47	12,68	61,25	10,58	-26,63	75,10
8.04	Dattes, figues, ananas, avocats, goyaves, mangues et mangoustans, frais ou secs	24,10	3,66	26,41	4,56	9,58	79,66
25.23	Ciments hydrauliques même colorés	19,83	3,01	18,43	3,18	-7,05	82,85
25.1	Phosphates de calcium naturel	19,54	2,97	12,09	2,09	-38,12	84,94
12.12	Caroubes, algues, betteraves à sucre et cannes à sucre ; noyaux et amandes de fruits et autres produits végétaux comestibles	5,83	0,89	6,93	1,2	18,8	86,13
28.04	Hydrogène, gaz rares et autres éléments non métalliques	19,4	2,95	6,59	1,14	-66,04	87,27
29.05	Alcools acycliques et leurs dérivés halogénés, sulfonés, nitrés ou nitrosés	4,74	0,72	6,52	1,13	37,66	88,4
Sous total		539,9	82,05	511,57	88,4	-5,25	
Autre		118,14	17,95	67,13	11,6	-43,18	100%
Total		658,4	100%	578,7	100%	-12,06	

Section 2 : les incoterms et le mode de transport

1 Les incoterms

1.1 Définition

L'incoterms. Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International commercial terme », signifiant « termes du commerce International » et traduit en français par « C.I.V » ou « conditions International de vente ».⁹

Les incoterms résultant d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce Internationale. Chaque modalité est codifié par trois lettres est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Le but des incoterms et de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux il est plus courant utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernant essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

1.2 Incoterms et formalités douanières

L'incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et l'acheteur, dans le cadre de la communication des données sureté-sécurité, les incoterms proposent une réponse utile à la question crucial du « qui fait quoi ».

De plus, les incoterms sont aussi, indirectement, des outils d'optimisation des règles de la valeur en douane, contribuant au soutien de la performance économique des opérateurs du commerce international.

1.3 La réforme des incoterms

Les nouvelles règles des incoterms 2010 son entrée en vigueur le 1er janvier 2011

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

- Les Termes DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacé par le terme DAP (Delivered At place).

⁹ Document interne ENIEM

- Le terme 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 :

- Le terme utilisable pour le transport par mer et par voies navigables intérieures,
- Les Termes utilisable quel que soit le mode de transport.

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

Afin d'éviter tout confusion, le choix des nouvelles 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).

1.4 Avantage des incoterms

Dans le cadre d'un contrat international, les incoterms définissent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur au regard des risques, des frais et des documents.

Ils permettent de déterminer le risque et des frais, mais pas de transfert de propriété.

Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langue et de pratiques différentes, auquel se réfèrent le contrat de vente pour préciser les points de transfert des frais et de risque et lister les documents qui sont à fournir par le vendeur et acheteur.

Leur utilisation contribue à réduire les malentendus et les risques de conflits entre vendeurs et l'acheteur.

La référence aux incoterms n'est pas obligatoire.

En conséquence, dans ou l'on souhaite y faire référence, il conviendra de le préciser clairement dans le contrat de vente.

En effet, les incoterms ne définissent pas le transfert de propriété, le droit applicable au contrat, la juridiction compétence en cas de litiges et le force majeure, tous point à préciser dans le contrat de vente entre les parties.¹⁰

1.5 Précaution à prendre dans l'utilisation des incoterms

- Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle
- L'usage des incoterms est facultatifs (aucun texte de loi ne les rend obligatoires). Pour s'en prévaloir, les parties doivent clairement y faire référence dans le contrat de vente en mentionnant le lieu convenu CIF Alger.
- Des variantes des incoterms existent et sont susceptibles de porter à confusion. Utiliser ces variantes avec précaution sans quoi vous pourriez perdre le bénéfice de la référence aux incoterms
- Faire suivre le signe utilisé du lieu de référence (port, frontière, etc....) exemple : FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours suivi de la frontière concernée
- Tenir compte du mode de transport. Tous les incoterms ne sont utilisables pour tous les modes de transports. Exemple pour une expédition terrestre, le signe 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 (contrat)
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celles de l'incoterm officiel c'est le contenu du contrat qui prévaut.
- Dans le cas d'achat départ, il est logique pour le client de vérifier que l'assurance transport a été bien souscrite par le fournisseur s'il s'agit d'une obligation requise par l'incoterm (seuls les incoterms faisant mention d'une assurance impliquent la souscription de celle-ci !)soit le contrat commercial.

1.6 Les incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures

1.6.1 FAS ou FREE alongside ship (franco le long du navire)

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

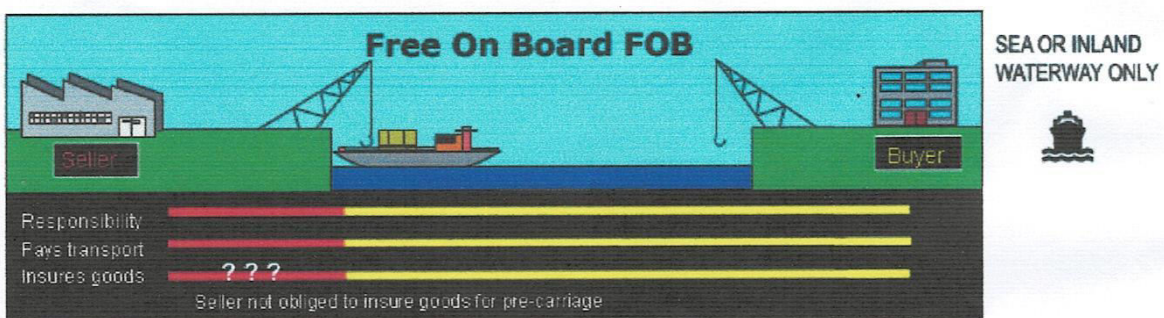
¹⁰ Document interne ENIEM

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



1.6.2 FOB ou FREE on board (franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert de risque et de frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.



1.6.3 CFR ou Cost and freight (coût et fret)

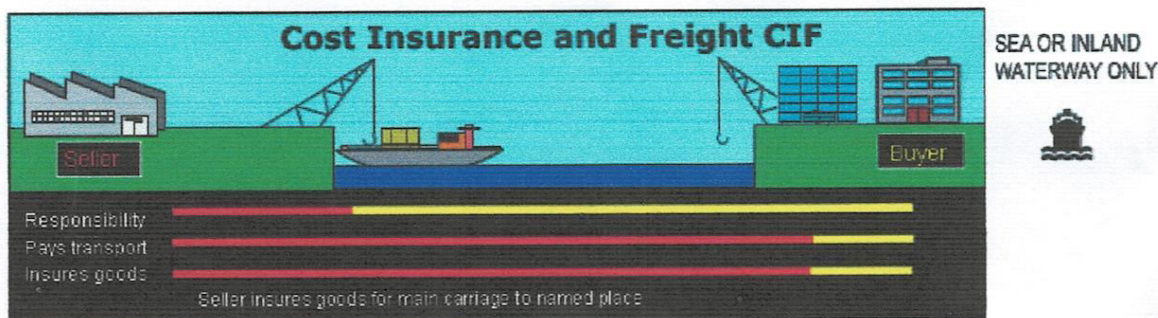
Le transfert de risqué s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de

¹¹ destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.



1.6.4 CIF ou Cost, Insurance and Freight (Cout, assurance et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.



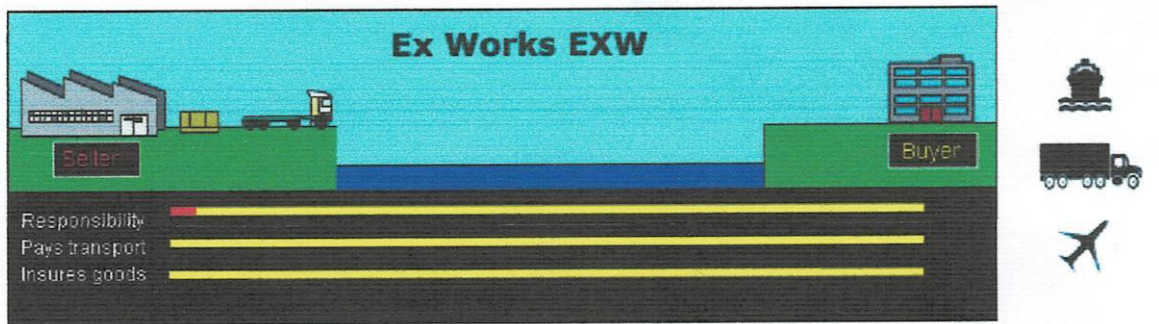
1.7 Les incoterms utilisables pour tous les types de transports

1.7.1 EXW ou Ex-Works (A L'usine)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et

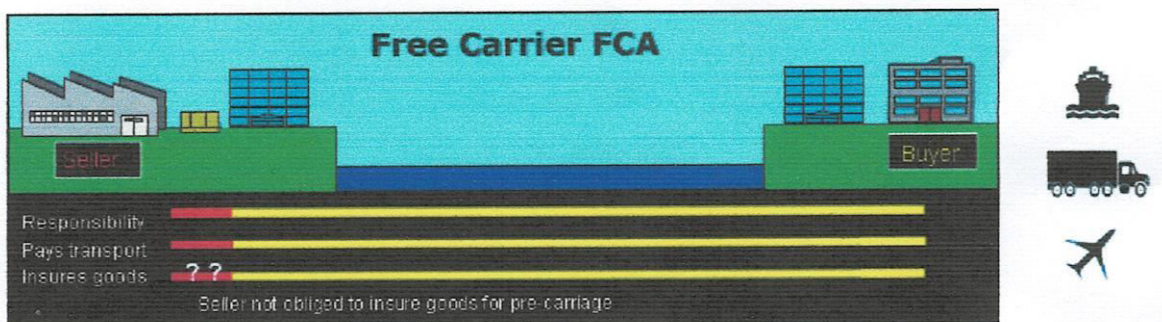
¹¹ Document interne ENIEM

taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.



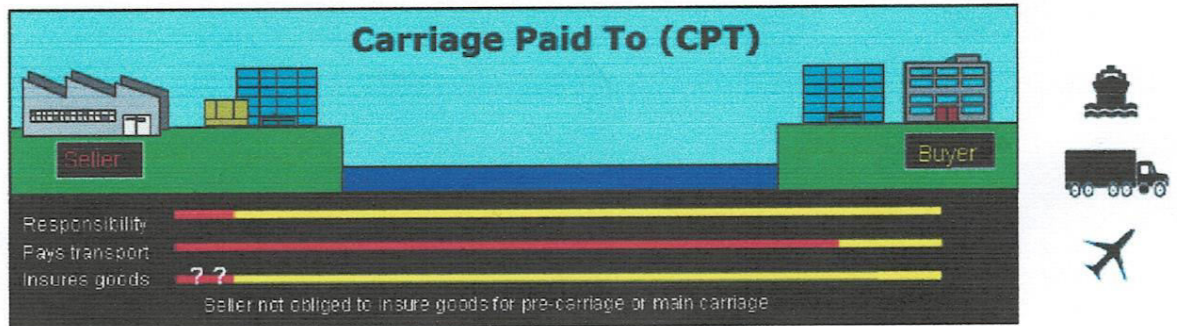
1.7.2 FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation ; ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.



1.7.3 CPT ou Carriage Paid To (Port payé jusqu'à)

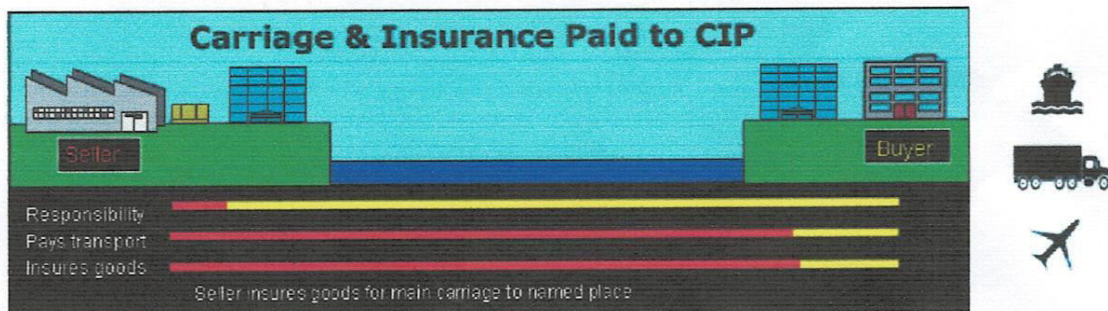
Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.



12

1.7.4 CIP ou Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.



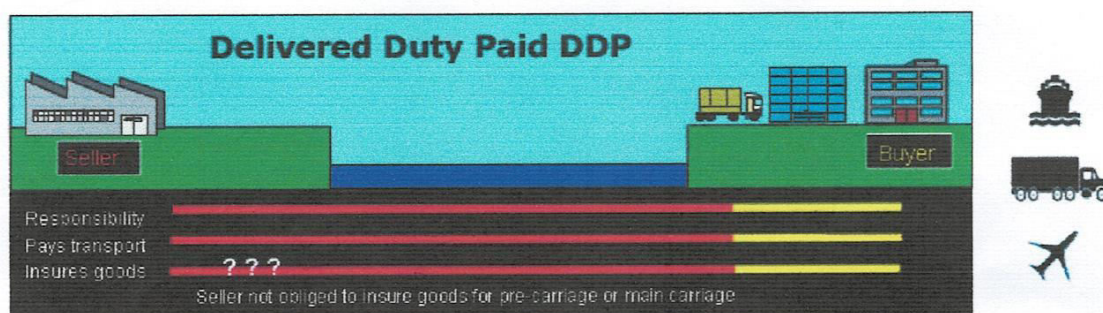
1.7.5 DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes à ces opérations.

En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.

¹² Document interne ENIEM

La version 2000 du terme DDP prévoyait que l'acheteur prenait en charge toutes les inspections à l'exception des opérations « diligentes » par les autorités du pays d'exportation.

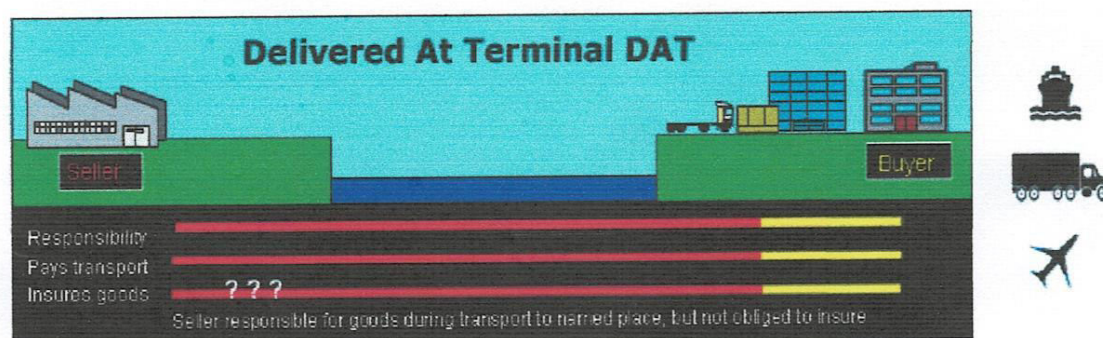


1.8 LES DEUX NOUVEAUX TERMES 2010

1.8.1 DAT ou Delivered At Terminal (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)

Ce terme remplace le terme DEQ.

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

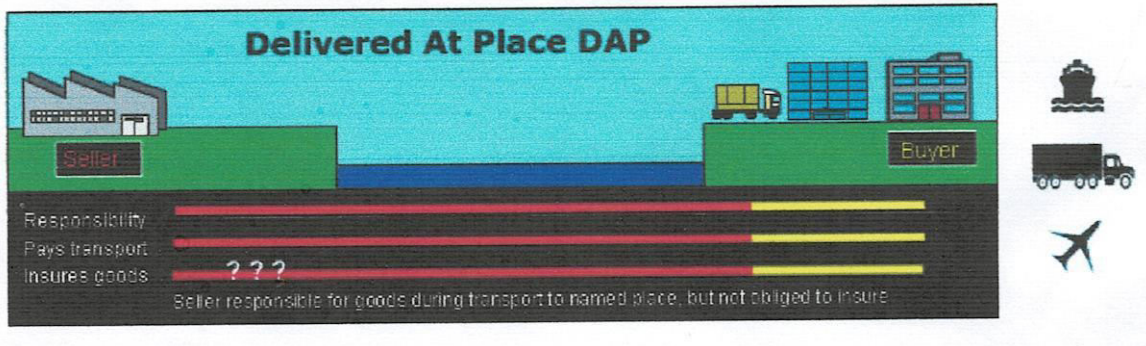


1.8.2 DAP ou Delivered At Place (Rendu au lieu de destination convenu)

Ce terme remplace les termes DAF, DES et DDU.

Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les

¹³droits et taxes dus en raison de l'importation



2 Le mode de transport

Les choix opérés en matière de transport conditionnent les performances de l'entreprise sur les marchés étranger, aussi le transport international doit être intégré dans une démarche de logistique, aussi l'entreprise doit :

- ✓ Négocier avec les intervenants dans la chaîne logique (transporteur, transitaire) pour obtenir les meilleures conditions.
- ✓ Etre capable de suivre l'acheminement physique de marchandises (la date d'exploitation, date d'arrivé).

2.1 Le transport Maritime

Le transport maritime est le premier moyen de transport utilisé dans le monde pour l'expédition lointaine.

2.1.1 Le transport de marchandise

Dans les contrats de transport (affrètement ou coulissement) on retrouve :

L'armateur (fréteur) qui met, tout ou partie, de son navire à la disposition de l'affréteur, moyennant une somme convenue (fret ou colis) pour le transport de marchandises, d'un lieu à un autre

IL peut prendre plusieurs formes : au voyage ou à temps et se limiter au navire ou s'étendre à son armement.

¹³ Technique de commerce international Prchayen. Edition faucher 1995 p 135

2.1.2 Les intermédiaires du transport

2.1.2.1 Le transitaire

Il se trouve dans la porte ou dans les grands centres commerciaux. Il ouvre pour le compte de l'expéditeur en se chargeant de toutes les opérations de prés-acheminement

Du contrat maritime et spécialement, des formalités douanières (commissionnaire agréé en douane).

Il peut aussi se charger du transport de «bout en bout», les grandes compagnies ont généralement leur propre service de transit. On peut demander à un transitaire plusieurs activités parmi elles :

- ✓ Information du client sur les routes les plus adaptées et sur la conception globale du transport.
- ✓ Messagerie, emballage et fourniture, réception, entre passage réexpédition, groupage,
- ✓ Vérification de marchandises suivies des opérations de transport
- ✓ Paiement du fret, couverture des risques d'expédition
- ✓ Le consignataire de marchandises ou de cargaisons

2.1.2.2 Le consignataire de marchandises ou de cargaisons :

Il prend livraison des marchandises au port de débarquement, pour le compte du destinataire, le consignataire de navire(ou de coque) est le mandataire de l'armateur, dans le port ou ce dernier n'a pas établi d'argent, pour prendre en dépôt les marchandises à partir de l'arrivée du navire jusqu'à leur livraison aux destinataires.

2.1.2.3 Courtiers maritimes :(Courtier interprète et courtier de navire)

Ce sont des ports ou ils sont établis du contrat courtage des affrètements de la traduction des documents en cas de litige de la conduite des navires étrangers pour les formalités à accomplir.

2.1.3 Les modalités de transport

2.1.3.1 Le connaissance

C'est un écrit par lequel le capitaine ou tout autre représentant de l'armateur, reconnaît s'être chargé des marchandises en vue de leur transport.

C'est une preuve du contrat de transport, il est un titre de propriété, sa transmission prouve, soit la prise en charge des marchandises (chargement ou mise a bore).soit le transfert de leur propriétés. ¹⁴

Il peut être inonatif, au porteur ou à ordre .Il est généralement établi en quatre exemplaires originaux un pour chacun des chargeurs, destinataire, capitaine (connaissance chef) et un pour l'armateur.

La notion nette de réserve se divise en deux net de réserves, au départ qui veut dire que les marchandises ont été embarquées sans réserves de transporteur.

Net de réserve à l'arrivé qui veut dire que le destinataire n'a émis aucune réserve lors de la récupération des marchandises

2.1.3.2 L'expédition

Le chargeur rédige généralement une déclaration ou bordereau d'expédition il remet en outre les documents nécessaires à l'expédition (exemples : facture consulaire, documents de transport).

Il lui est délivré une réception appelée «reçu pour embarquement» ou "connaissance à l'embarquement", (diffèrent du connaissance embarqué que l'on verra plus loin).

2.1.3.3 Le fret

Le fret représente le prix du transport, fixé à l'unité de volume , au poids ,à la pièce, ou encore au % de la valeur (ad valorem),il est librement déterminé entre les parties et acquitté au départ ou à la fin ,suivant que ce soit une vente départ ou une vente arrivée .

Dans les deux cas, la marchandise devient une garantie (dans les cas de non paiement précédemment vu dans les droits du transporteur).

2.1.3.4 Délivrance des marchandises à l'arrivée

La marchandise est remise au destinataire lorsque celui-ci remet au transporteur les connaissances originaux, acquittés (accomplir).

Dans ce cas, le destinataire porteur du connaissance récupère ses marchandises et le transporteur dégagé sa responsabilité, dans le cas pratique, les compagnies délivrent en échange de connaissance, un bon d'enlèvement qui permet de retirer la marchandise.

¹⁴ Technique de commerce international Prchayen. Edition faucher 1995 p 135

2.2 Le transport aérien

2.2.1 La définition du transport aérien

Le transport aérien connaît une évolution rapide grâce à sa sécurité et sa célébrité des envois dans le cadre d'une offre de plus en plus concurrentielle.

2.2.2 Les avantages et les inconvénients

Avantages

- ✓ Rapidité, sécurité pour la marchandise.
- ✓ Emballage peu coûteux
- ✓ Régularité et fiabilité du transport

Inconvénients

- ✓ Interdit à certains produits dangereux
- ✓ Capacité limitée
- ✓ Rupture de charge

2.3 Le transport routier

Le transport routier permet de réaliser des expéditions porte à porte et constitue souvent un transport complémentaire indispensable aux autres modes de transport.

2.3.1 Les avantages et les inconvénients

Avantages

- ✓ Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage.
- ✓ Rapport vitesse/prix avantageux.
- ✓ Souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte, sans rupture de charge, et transport combiné
- ✓ Délai relativement court.

Inconvénients

- ✓ Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- ✓ Développé surtout en Europe Continentale pour les distances moyennes.¹⁵

¹⁵ Technique de commerce international Prchayen. Edition faucher 1995 p 135

2.4 Le transport ferroviaire

2.4.1 La définition du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire présente l'avantage du transport de masse et de la sécurité de l'acheminement ainsi que des délais. Il est connu par sa diversité de matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport.

2.4.2 Les avantages et les inconvénients

Avantages

- ✓ Développement de transport combiné
- ✓ Adaptations aux longues distances et aux tonnages importants.
- ✓ Fluidité du trafic et respect des délais

Inconvénients

- ✓ Limité par le réseau ferroviaire
- ✓ Ruptures de charge
- ✓ Nécessite un pré et un post acheminement
- ✓ Inadapté aux distances courtes

Section 3 : les techniques de paiements et assurance transport

1 Les techniques de paiements

1.1 Le paiement simple

- Réception des documents par plis cartable.
- Paiement par canal bancaires à 90 jours.

1.2 La remise documentaire

- Réception des documents par canal bancaires.
- Opérations nommée « document contre paiement »
- Domiciliation bancaires et endossement de connaissance.

1.3 Le crédit documentaire

1.3.1 Définition

Le crédit documentaire est l'opération par laquelle une banque (la banque émettrice) s'engage d'ordre et pour compte de son client importateur (le donneur d'ordre) à régler à un

tiers exportateur(le bénéficiaire) dans un délai déterminé, via une banque intermédiaire (la¹⁶ banque notificatrice) un montant déterminé contre la remise de document strictement conforme justifiant la valeur et l'expédition des marchandises

1.3.2 Le crédit irrévocable

(Le Credoc révocable n'étant quasiment plus utilisé, nous ne l'aborderons pas)

C'est la forme de Credoc la plus fréquente, parce que la plus sûre pour le bénéficiaire le crédoc irrévocable est un engagement ferme le banquier émetteur ne peut se soustraire à son engagement vis-à-vis du bénéficiaire et de la banque intermédiaire le donneur d'ordre ne peut révoquer ou amender les instructions qu'il a données

Ce principe a pour fondement le fait que le banquier émetteur s'engage envers le bénéficiaire, en dehors des liens établis avec le donneur d'ordre. Le crédit irrévocable peut prendre deux formes : il peut être confirmé ou non.

1.3.3 Le crédit irrévocable

1.3.3.1 Le crédit irrévocable non confirmé

C'est un crédit simplement notifié.

Le rôle de la banque notificatrice se borne à vérifier l'authenticité apparente du crédit qu'elle notifie, sans aucun engagement de sa part. Cette tâche est facile lorsque les banques sont en relation d'affaires depuis un certain temps. Par conséquent, elles disposent de spécimens de signatures de leurs correspondants étrangers, qu'elles peuvent vérifier aisément.

1.3.3.2 Le crédit irrévocable et confirmé

Si l'intervention d'une banque présente une réelle garantie pour le vendeur, elle est parfois considérée comme insuffisante par ce dernier. Il souhaitera le plus souvent éviter le risque politique sur le pays de la banque émettrice. Il demandera alors à son banquier de confirmer le crédit. Ce dernier prendra un engagement ferme, s'ajoutant à celui de la banque émettrice. Dès lors, le bénéficiaire vendeur exportateur dispose de deux engagements fermes de paiement.

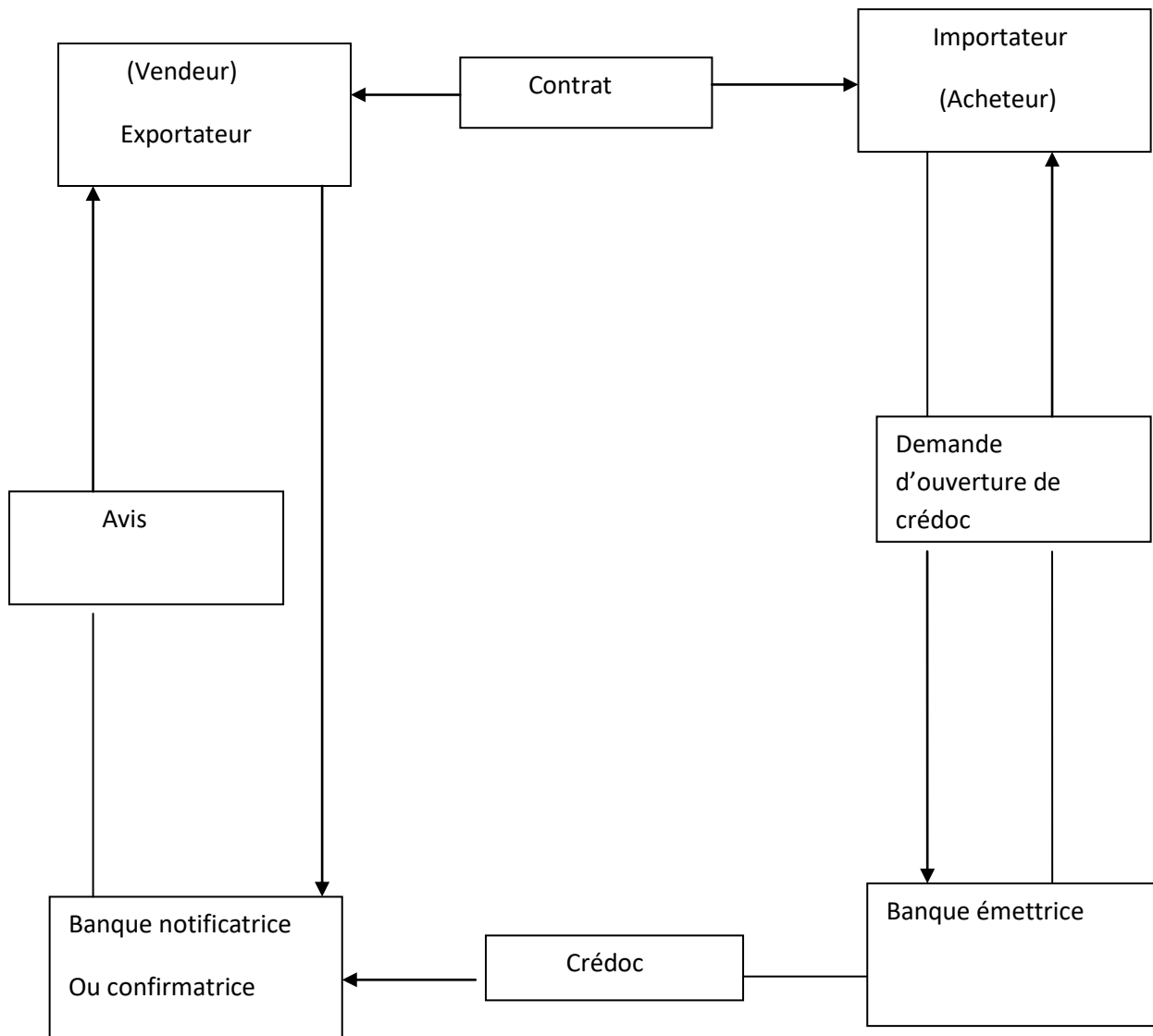
Les acteurs du CREDOC :

- Le donneur d'ordre : c'est l'acheteur. Il donne les instructions d'ouverture du CREDOC à une banque.

¹⁶ Document interne ENIEM

- Le bénéficiaire : c'est le vendeur. Il reçoit le CREDOC et présente les documents dans les délais pour la réalisation du crédit.
- La banque émettrice : banque procédant à l'ouverture du CREDOC, sur les instructions du donneur d'ordre.
- La banque notificatrice : banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur

Le crédit documentaire



Source : unité froid ENIEM

2 Assurance transport

Le transport de marchandises comportant certains risques classiques (liés à la manutention, au stockage, etc.) et autres risques potentiels (conflits, grèves, intempéries etc.), il convient donc de s'en garantir.

En fonction des risques contre lesquels l'exportateur souhaite se couvrir, il répondra à la nécessité de s'assurer. Il tiendra compte du montant des primes à payer c'est-à-dire du cout vérifiera les garanties accordées et aura choisir entre les différentes police d'assurance ainsi que les choix de l'assureur, on étudiera la manière d'établir un contrat d'assurance.

2.1 Pourquoi s'assurer

2.1.1 La nécessité de l'assurance transport :

2.1.1.1 Les objectifs de l'assurance transport :

Quel que soit le mode de transport choisi (route, chemin, voies maritimes, aérienne)

Les marchandises sont exposées à de nombreux risques (détérioration, article manquant, pertes de poids etc.....) résultant notamment :

- De risques courants (accidents ou évènements de transport, incendie etc....)
- De risques exceptionnelles (grève, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre)

L'assurance permet de couvrir (totalement ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs.

2.1.1.1.1 L'indemnisation par le transporteur

Lors d'une réclamation faisant suite à des dommages, le destinataire des marchandises n'a pas à prouver la faute du transporteur, lequel est présumée responsable à partir du moment ou la réalité des pertes ou avaries en cours de transport est détournée.

2.1.1.1.2 L'indemnisation par l'assureur

L'indemnisation (calculée sur la valeur assuré de la marchandise dépend du préjudice garanti).

2.1.1.2 Les principes généraux

2.1.1.2.1 La notion d'avarie

- Les pertes et avaries particulières : elles concernent tous les modes de transport, à savoir : les détériorations ou disparitions de marchandises résultant d'événements dits

¹⁷majeurs (nauffrage d'un navire, krach d'avion, etc...) les sommes concernées étant généralement très élevées, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur

- l'avarie commune : il s'agit d'une notion spécifique au transport maritime. Elle concerne les dommages causés aux marchandises (ou de leur perte totale) à la suite de décisions prises pour sauver le navire comme par exemple le fait de jeter en mer en partie des colis dont le feu à éclater en cale, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.

2.1.1.2.2 Les risques couverts et les risques exclus

A l'exception du transport proprement dit, les polices d'assurance couvrent toutes les marchandises.

On retiendra :

=dans les risques couverts, ceux liées au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement,

=dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences de la contrebande et trafic clandestin, le vice propre de la marchandise, la freinte de route (il s'agit de la perte inévitable et connue de poids ou de quantité pendant le transport) les conséquences de la température, les défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financiers, commerciaux qui en résultent.

2.1.1.2.3 Le principe de responsabilité

La responsabilité des transporteurs qui ont pour mission de transporter des marchandises est très encadrée et limitée, ils sont en droit de ne rembourser qu'une partie de la valeur réelle des marchandises endommagées, sauf cas de faute lourde ou inexcusable de leur part.

C'est ainsi que le transporteur indemniser, selon les limites précises liées au poids et indépendantes de la valeur réelle. Les limites de la responsabilité sont exprimées en DTS (droits de tirage spéciaux) dont le cours varie au jour le jour.

Les limites sont les suivantes (par exemple) :

- transport aérien : (convention de varsovie) : 16,5837 DTS par kilo

¹⁷ Document interne ENIEM

- transport maritime : (convention de Wisby et la Haye) 2 DTS par kilo, soit 666,66DTS par colis, la plus forte limites s'appliquant. Ce sont sur ces bases que les transporteurs indemnisent les dommages que peuvent subir les marchandises

Dispositions à prendre en cas de sinistre :

1/ veiller à conserver les recours contre tous les opérateurs de la chaîne de transport responsables, notamment en indiquant des réserves sur le bordereau de livraison et si besoin les confirmer :

- dans les 3 jours par lettre recommandée avec A/R, pour tout transport
- dans les 7 jours, s'il s'agit d'un transport international

2/faire établir, s'il y a lieu, un constat des dommages dans les délais les plus brefs, par un expert spécialisé en marchandise

3/ prendre es mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages.

2.2 Le cout de l'assurance

Acheteurs et vendeurs, selon l'incoterms choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf dans le cas de certaines destinations pour lesquelles l'assurance est obligatoire.

Le cout moyen de l'assurance varie entre 0,1% et 2%, sauf pour certaines liaisons ou le cout total peut atteindre 8% du cout de transport.

2.2.1 Le cout de l'assurance dépend :

- de la nature de la marchandise : fragile, périssable, dangereuse,
- de la qualité de l'emballage et du marquage,
- du mode de transport : air, terre, mer étant entendu que l'assurance air est environ 1/3 chère que l'assurance mer,
- de l'itinéraire et de la zone géographique desservie
- de la garantie choisie l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.

2.3 Les garanties

On examinera la nature de ces garanties et ensuite leurs étendues¹⁸

2.3.1 La nature des garanties

D'une façon classique, les assurances couvrent les marchandises tout le long des maillons de la chaîne de transport, du départ à l'arrivée. Cette couverture générale évite de souscrire des polices assurances pour chaque mode de transport utilisé.

Cependant, à l'arrivée, après un délai maximum, qui varie selon le mode de transport, la garantie cesse d'exister.

Pour se protéger contre des dépassements éventuels, dus, par exemple, à des retards dans l'exécution des formalités douanières, il est possible, moyennant une prime supplémentaire,

D'obtenir une prolongation de la durée de la couverture de l'assurance transport.

L'assurance transport ne couvre que des éléments matériels bien déterminés (marchandises) ou facilement quantifiables (frais de transport, de dédouanement, manutention, droits de douanes, etc...) les conséquences d'un retard (perte d'un client, coût supplémentaire de magasinage etc...) ne sont pas couvertes.

Pour pallier les retombées commerciales d'un sinistre (retard, avarie, perte) il est admis que l'entreprise puisse s'assurer pour un montant supérieur à la valeur de la marchandise et des frais couverts.

Certes, les dommages indirects restent non couverts mais en cas de sinistres de transport pouvant aller jusqu'à 20% de plus de la valeur réelle-représente une compensation pour l'entreprise. Outre le préjudice commercial, ne sont également pas couverts :

- ✓ les vices de la marchandise
- ✓ les défauts d'emballage
- ✓ les arrimages défectueux

2.3.2 L'étendue de la garantie :

Quel que soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus :

- systématiquement, les risques provenant d'une faute, d'une infraction d'un vice de marchandise.

¹⁸ Document interne ENIEM

- Sauf couverture par une convention spéciale, les risques de guerre, les actes de terrorisme, les grèves

Ceci étant, deux principaux types de garantie sont proposés ainsi que différentes autres formules :

2.3.2.1 La garantie tout risques :

Le terme < tout risque ne doit pas être prêt à la lettre. En effet, de nombreux risques sont expressément exclus, seuls les risques liés au transport proprement dit, sont couverts, avec application ou non d'une franchise stipulée dans le contrat.

En cas de dommage matériel ou de la perte, l'assuré doit seulement prouver le montant estimé du préjudice. Il n'a pas à faire la preuve de la cause à l'origine du constat.

2.3.2.2 La garantie accidents caractérisés

Cette assurance ne couvre que les dommages et pertes d'événements limitativement et énumérés dans le contrat.

En cas de dommage matériel ou de perte, l'assuré doit non seulement prouver le montant estimé du préjudice mais également faire preuve de la cause à l'origine du constat.

2.4 Les différentes polices

Il existe quatre principales polices d'assurance définies comme suite

2.4.1 La police voyage

Cette police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est donc adaptée à une expédition isolée. Tout l'élément à prendre en compte étant connu, le risque est limité.

2.4.2 La police alimenter (quantum déterminé, durée indéterminée)

Cette police est adaptée au gros commerce pour lequel l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées (fréquences des voyages, mode de transport utilisés etc...) au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un avis d'aliment.

Deux notions sont utilisées dans cette police :

- Le plein, ou valeur maximale de marchandises autorisée par mode de transport à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques¹⁹

En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).

- La franchise permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursée.

2.4.3 La police d'abonnement quantum indéterminé, durée déterminée) :

Cette police, également nommée flottante, est renouvelable par tacite reconduction.

Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par un même expéditeur

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement de déplacement de la marchandise entraîne automatique la garantie de l'assuré. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, d'économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adaptée aux grandes entreprises qui exportent et importent fréquemment des marchandises diverses, cette police est devenue d'un usage fréquent. Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelque partie de même groupe de l'entreprise elle-même.

Ce type de contrat fondé sur la bonne foi de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit à affecter à la dite police la totalité de ses expéditions

Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle.

2.4.4 La police tiers chargeur :

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires qui peuvent alors y effectuer 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.

¹⁹ Document interne ENIEM

Si les taux des ordinaires sont négociable, ceux des risques exceptionnelle (guerres, catastrophe naturel etc....) sont fixé par la caisse central de rassurance

2.5 Le choix de l'assureur

2.5.1 Quel assureur choisir ?

L'entreprise peut s'adresser :

- à une compagnie d'assurance de son pays
- à son transporteur
- à son transitaire

Certain pays exige dans sa réglementation à l'importation que l'assurance transport soit souscrite au prés d'une compagnie d'assurance du dit pays.

2.5.2 Quel type d'assurance choisir ?

Pour répondre au recoure d'un ayant droit a des marchandises transportées ayant subi des dommages, le transporteur peut souscrire une assurance garantissant sa responsabilité civile. En France par exemple la COFACE remplit cette mission.

2.6 Comment établir un dossier d'assurance ?

2.6.1 Les dossiers à fournir :

Le dossier de remboursement est à présenter au correspondant avec lequel la police d'assurance à été souscrite. La prescription est de deux ans

Ce dossier comporte cinq documents

- Le titre de transport (original), qui est la preuve d'un transport international
- Le contrat d'assurance (original) qui est la preuve de l'assurance
- La facture qui est la preuve du montant assuré, avec la réclamation chiffrée
- La copie des lettres de réserve (indiquer sur le bon de livraison) envoyée au transporteur ainsi que sa réponse.
- Le constat et le montant des dégâts (ou le rapport d'expertise) avec le cas échéant, les certificats de perte ou de non livraison ainsi que la détermination des responsabilités

2.6.2 Le règlement de sinistre :

L'assure doit :

- Prendre les mesures conservatoires pour éviter l'aggravation des dommages déjà subit.

- Demande l'expertise d'un organisme compétant en matière de constat d'avarier
- Prendre les mesures conservatoires en constituant un dossier sinistre pour conserver le recours éventuel contre le transporteur.

L'assureur, après vérification et acceptation des conditions dans lesquelles s'est produit le dommage et reconnaissance de la validité des pièces fournies, verse le montant de l'indemnité calculé en fonction des clauses stipulées dans le contrat de police d'assurance. Ensuite, il recherche l'éventuelle responsabilité du transporteur.

Conclusion

Les entreprises importatrices choisissent les modes de transport conformes à la matière importée. Les plus utilisées en commerce international sont le transport aérien et le transport maritime en raison de la sécurité et la rapidité de premier mode de transport.

Le choix de la police d'assurance pour couvrir la marchandise des aléas auxquelles elles sont exposées. La police d'abonnement est la police la plus utilisée par les entreprises qui font appel aux fournisseurs étrangers fréquemment pour éviter la négociation d'un contrat d'assurance à chaque opération internationale.



Chapitre II

CHAPITRE II : L'OPERATION DE DEDOUANEMENT

Introduction

L'un des étapes important dans le déroulement des opérations du commerce extérieur est l'opération de dédouanement, la douane doit contrôler les flux des marchandises à l'importation, dans l'objectif de préserver la sécurité des citoyen, la sécurité et la moralité publique, lutter contre la contrefaçon et à l'exportation pour vérifier la destination final de certains biens juger stratégique, percevoir les droits et taxes à l'international.

L'entreprise qui réalise des opérations d'achat ou de vente avec des pays tiers doit donc se soumettre à un certain nombre d'obligation, déclarative et s'acquitter le cas échéant de la dette douanière.

Dans ce présent chapitre on va présenter dans la première section généralité sur la douane, dans la deuxième section les procédures de dédouanement et dans la troisième section le dédouanement des marchandises.

Section 1 : Généralité sur la douane

1.1 Définition de la douane :

La notion de douane est très utilisé : elle est définie de plusieurs façon, mais son contexte reste le même, nous allons dévoiler quelque définitions qui nous semblent être les plus adaptés.

La douane : « est une institutions fiscale et de sécurité charger notamment de la perceptions des droits et taxes dû à l'entrée de la marchandises sur le territoire mais aussi de la surveillance du territoire et de nombreuses missions sécuritaires, son activité est réglementaires par le droits nationale mais aussi par les accord international (OMC, traite de libre échange) la douane est élément essentiel du fonctionnement du marché ce dernier ne fonctionne efficacement que s'il existe des règles applicables d'une manière harmonisé a ses frontières.

La douane est une autorité étatique charger de contrôle des frontières d'un pays, et en particulières de la régulation des personnes et marchandises qui entrent et sortent. Ces missions varient beaucoup d'un état à l'autre, mais elle est presque toujours une institution économique et financière à caractère fiscal et sécuritaire.

La douane est une administration étatique chargée du contrôle juridique et économique du passage des biens et capitaux à travers les frontières, ainsi que le recouvrement des droits de douane et la taxation des marchandises pénétrant sur le territoire enfin de limiter l'importation et protéger aussi la production nationale.

1.2 Les missions de l'administration des douanes :

Le rôle et les missions de la douane sont généralement fixé dans la loi douanière. Cette loi figurant dans le code des douanes algérien détermine également le champ de son application ainsi que les prérogatives principales, les droits et les devoirs des agents des douanes chargés de veiller à l'application de la législation et de la réglementation douanière.

Cette loi douanière fixe les missions spécifiques mises à sa charge lesquelles varient dans chaque pays.

L'article 3 des codes de douanes algérien fixe ces missions comme suite :

De mettre en œuvre les mesures légales et réglementaires permettant d'assurer l'application de la législation douanière et la loi tarifaire

D'appliquer les mesures légales et réglementaires mises à sa charge, aux marchandises importées ou exportées ainsi qu'aux marchandises d'origine algérienne placées sous le régime de l'usine exercé

D'assurer l'établissement et l'analyse des statistiques du commerce extérieur

De veiller, conformément à la législation, à la protection :

De la faune et de la flore

Du patrimoine artistique et culturel

Ces différentes missions sont effectuées, par les services douaniers au niveau du contrôle aux frontières par une présence au niveau des ports/aéroports et des postes frontalières ouverts avec l'étranger

Il s'agit de faire respecter des textes législatifs et réglementaire douanier mais aussi d'autre administration de l'état notamment celles :

Du ministère de commerce

De défenses nationales¹

De l'agriculture

De l'industrie (lutte contre l'importation en contrefaçons des pièces détachées par ex)

De la santé : (lutte contre l'importation en contrefaçon des médicaments par ex)

Des transports :

Du tourisme :

De l'information : introduction de livres ou brochures contraires aux valeurs arabo islamiques

De la culture importations de DVD sans droits ANDA (protection des auteurs par exemple)

En annexe de ce fascicule de cours est annexe le sommaire des titre des 340 articles constituent le code des douanier algérien

Ce champ des compétences des douanes algériens peut être schématisée sous la forme des trois missions principal (fiscale/ économiques et d'ordre sécuritaires définit comme suite :

1.2.1 LA MISSION FISCALE :

La douane, en tant qu'administration fiscale des états, exerce des missions classique que l'on retrouve dans tous les états.

C'est une mission très ancienne et universelle. Elle consiste à :

Recouvrer les droits de douanes dont le rôle essentiel est d'encadrer l'importation

Recouvrer les redevances douanières (redevances pour prestation des services et redevance pour utilisation du système SIGAD

Percevoir, pour le compte de l'administration fiscale, les droits et taxes intérieures qui s'appliquent sur les biens importés (TVA/TIC etc.)

Suivre et contrôler les avantages fiscaux institués par les lois des finance et les lois spécifiques (secteur pétrolier/secteur minier/ANDI/ANSEI/ANP etc....) afin d'éviter les détournements des bien importées de leur destination privilégié ou prévus par les accords tarifaires préférentiels (CE/UMA...)

¹ Document interne ENIEM

Recouvrer les amendes douanières dues sur les infractions à la législation et à la réglementaires douanières et à tous les textes dont l'application aux frontières relevé de la douane

1.2.2 LA MISSION ECONOMIQUE :

Elle consiste en :

L'application en collaboration avec les institutions concernées, des législations et des réglementations transfrontalières des marchandises et des capitaux.

De promouvoir la concurrence et le commerce loyal par la prévention, la recherche et la répression des pratiques des loyal et frauduleuses

L'encouragent de l'investissement national et étranger, à travers les mécanismes douanières et fiscaux instituer a cette effet, facilitation douanières, régimes douanière économiques(entrepont admission temporaires etc....) la participation à la promotion des exportation, notamment hors hydrocarbures par l'encouragent et la facilitation des procédures de contrôles (contrôle sur cite, mises en place de guichet unique au niveau de plateforme logistique d'exportation dédié spéciales aux opération d'exportation)

L'élaboration de statistiques relative aux commerce extérieure de notre pays instrument indispensable pour surveiller les grand compte de l'état comme la balance des paiements et la situation d'excédantes ou de déficits du commerce extérieur, données indispensable pour permettre au gouvernement de notre pays à suivre et à opérer les rageusement nécessaires

La participation à l'élaboration à la mise en œuvre de la mesure de protection et de promotion de la production nationale.

1.2.3 LA MISSION DE SECURITE :

Cette 3eme missions consiste à veiller au respect des dispositions législatives régissant la prohibition et la restriction à caractère non économique et les réglementations obligatoire.

Lutter contre la contrebande, le blanchissement d'argent, le trafic des stupéfiants et d'une manière général, le crime organisé.

Préserver l'ordre et la sécurité publique (armes, explosif, substance chimique et produit générale dangereux, contrefaçon).²

3préserver la morale public (écrits et autre supports contraire à la morale public).

Protéger le consommateur (qualité et norme de fabrication des produits non alimentaires).

Protéger l'environnement, la faune et la flore (menacer d'extinction).

Sauvegarder le patrimoine culturel, artistique et archéologique.

Protéger la propriété intellectuelle relative aux inventions, dessin et modèles industriels, marques de fabrique ou de commerce (lutte contre la contrefaçon).

Le code des douanes algériennes définit des articles de 28 à 50 l'organisation et le fonctionnement de l'administration des douanes algérienne en vue d'exécuter ses missions et pour atteindre cet objectif elle dispose de l'organisme ci-après :

D'une direction générale des douanes assister :

De direction centrale

De centres comme moyens de soutien logistique comme :

Le CNIS (informatique et statistiques)

Le CNFD (formation en douanes)

Le CNID (impression et moyen généraux)

Le SNTD (transmission douanière)

De plusieurs direction régional de douane auxquelles son rattacher plusieurs inspection divisionnaire des douanes des willayas

Et au niveau de chaque inspection divisionnaire de wilaya son rattacher :

Des services des bureaux (personnel/ affaires technique et affaire du contentieux)

Des services actifs regroupant les différente brigades des douanes (brigade de surveillance/ brigade commerciales/ brigade maritimes)

Et ceux des services opérationnels :

² Document interne ENIEM

L'inspection principale aux sections (PS)

L'inspection principale aux l'opération commerciale (IPOC)

Et la recette des douanes au-quelle il conviendra d'ajouter les services locaux de la lutte contre fraude.

1.3 La description des droits de douane

1.3.1 Le code de douane

Celui-ci est le texte de base fixant les règles d'application d'entrée et de sortie de marchandises, impose les obligations, précise la formalité remplir et pré voiries sanctions exprimant les infractions.

C'est par les lois de finances que le premier code de douane a été promulgué dans notre pays depuis l'indépendance.

Le code de douane est l'un des documents essentiels servant de base juridique à l'action des services des dédouanes

1.3.2 Le droit douanier

Le droit douanier peut être défini comme étant l'ensemble des dispositions légales et réglementaires dont l'administration des douanes assure et contrôle l'application.

Les différents textes constituant le droit douanier sont d'origine nationale et internationale .Ces textes couvrent l'intervention de l'administration des douanes.

1.3.3 Le tarif douanier

Le tarif douanier a défini la liste des produits et les a codifiés même cas pour les produits non dénommés).

Le tarif douanier s'applique aux produits qui entrent ou sortent du territoire Douanier .la différence réside dans le fait que les produits importés subissent une forte imposition contrairement aux produits exportés qui font l'objet d'allègement ou d'exonération fiscales, pour rendre leurs produits compétitifs sur le marché extérieur afin d'assurer des entrées en devises.

1.3.4 L'assiette des droits de douanes

Une assiette est un ensemble de règles ou d'opérations tendant à déterminer des éléments (bénéfices, chiffres d'affaires ...)Qui doivent être soumis à l'impôt.

Ce sont les opérations administratives qui recherchent et évaluent la matière imposable.³

1.3.5 L'espèce tarifaire (position tarifaire)

L'inspecteur douanier doit s'assurer que le produit correspond bien à l'espèce tarifaire reprise dans la nomenclature du système harmonisé de codification et de désignation des Marchandises.

1.3.6 La valeur en douane

La valeur en douane à l'importation est la valeur ce retenir pour l'application du tarif douanier au terme de règlement 1224/80 articles 3 ; la valeur à l'importation est la valeur transactionnelles, c'est –à-dire le prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises lorsqu'elles sont vendue pour l'exportation à destination du territoire ,douanier de la communauté ,auquel sont ajoutés ou retranchés divers éléments à condition qu'ils puissent être distingué et qu'ils soient quantifiables.

Section2 : les procédures de dédouanement :

1 La constrictio n du dossier de dédouanement

Pour une marchandise, l'administration douanière exige de l'importateur l'établissement d'un dossier contenant des pièces administratives.

Les documents exigés sont :

1.1 Le connaissance endossé

Le connaissance est le document de base dans le commerce international, il est spécifique au transport maritime, il est à la fois un titre de transport et un titre représentatif de la marchandise.

Il constitue aussi un titre de propriété, c'est –à-dire seul la personne qui le présente prend possession de la marchandise.

Un connaissance est endossé lors qu'il est à l'ordre.

L'endossement est l'opération par laquelle la banque domiciliaire autorise la livraison de la marchandise au bénéficiaire, en apposant au verso du bill of landing un cachet spécial

conçu avec la signature du responsable concerné et aussi la date, l'endossement signifie l'engagement de la banque et pays le montant du sous sa responsabilité.⁴

1.2 Le registre de commerce

Le registre de commerce est un registre administratif ayant pour objet la réception de l'immatriculation des personnes morale par sa forme dont «CNRC», et rassemble les renseignements suivant :

- ✓ L'adresse du titulaire
- ✓ Le sujet
- ✓ La forme juridique
- ✓ Le capital, montant en dinars
- ✓ La date de début d'activité
- ✓ Le nombre de magasins secondaires s'il y'en a
- ✓ Le représentant légal de la société (directeur général, nom et prénom, nationalité)

1.3 L'immatriculation fiscale

Elle est délivrée par la direction générale des impôts et comporte les renseignements suivants :

- ✓ Le matricule fiscale
- ✓ Le sigle
- ✓ La durée et validité de la carte

1.4 La liste de colisage

C'est un document ou l'on trouve les caractéristiques de divers constituant une expédition à savoir le nombre, poids, volume, marque et facture de la marchandise.

1.5 Les certificats d'analyse pour certains produits

Dans le cadre de l'accomplissement des formalités douanières, les services concernés (Direction des contrôles et des prix, phytosanitaire et les vétérinaires) sont amenés à prélèvement des échantillons.

Ces prélèvements ont pour objectifs :

- ✓ La reconnaissance par un laboratoire des éléments nécessaire à la détermination de l'espèce de la marchandise déclarée.

4

- ✓ L'établissement de l'identité des matières premières placées sous le régime économique en douane avec le produit transformé présenté à l'exportation.
- ✓ La conformité du produit déclaré, la présentation d'une législation déterminé (répression des fraudes, contrôle sanitaire et phytosanitaire) se fait à l'exportation
- ✓ La conformité du produit déclaré, la présentation d'une législation déterminé (répression des fraudes, contrôle sanitaire et phytosanitaire) se fait l'exportation.
- ✓ Il existe plusieurs types de certificat d'analyse qui sont délivrés par des laboratoires et même des directions, parmi on peut citer :
 - ✓ La direction des contrôles et des prix(DCD).
 - ✓ Le contrôle vétérinaire.
 - ✓ Le contrôle phytosanitaire.

1.6 La police d'assurance

Il s'agit pour le propriétaire de la marchandise de verser une somme comme garantie, au profit d'une compagnie d'assurance. Cette dernière s'engage à l'indemniser en cas de dommage ou de perte de la marchandise assurée

Section 3 : le dédouanement de la marchandise

1 La conduite en douane des marchandises

L'opération de conduite en douane, consiste à acheminer la marchandise importée ou exportée vers le bureau de douane le plus proche de la frontière. Cette obligation prend naissance à l'instant même où la marchandise franchit la limite de territoire douanière lorsqu'il s'agit d'une importation.

2 La mise en douane des marchandises

L'importation n'est pas en mesure d'assigner à la marchandise une destination douanière définitive en raison des délais très courts assignés au dépôt dans un délai de séjour n'excédant pas quatre mois à compter de la date d'enregistrement dans un registre spécial.

3 L'établissement de la déclaration en détail

3.1 Définition de la déclaration en détail

Toutes les marchandises importées, destinées à être exportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte dont les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assiéger aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes de même que les besoins du contrôle douanier⁵

3.2 L'objectif de la déclaration en détail

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

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

❖ Les éléments de la déclaration en détail

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

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

❖ Les documents à joindre en appui :

- ✓ La facture

⁵ Article 75 des codes des douanes p 63

- ✓ Tous documents au titre exigé par l'administration douanière pour l'application de la loi et règlement douanière (certificat d'origine, certificat de circulation, autorisation de l'admission temporaire, justification de sortie)
- ✓ Documents nécessaire pour l'application par le service des douanes des lois et règlements particulières (hygiène, santé publique, contrôle de la qualité)
- ✓ Les notes détail (liste de colisage)
- ✓ L'attestation d'assurances
- ✓ Les bons de livraison ⁶

4 La recevabilité du dossier au bureau de douane et son enregistrement :

L'argent de recevabilité est chargé du contrôle de conformité de la déclaration et les documents selon la marchandise, Cette opération consiste à vérifier l'authenticité de la validité des signatures.

5 La vérification de la marchandise

L'article 92 du code douanier, algérien stimule que « les services des douanes ne procèdent à la vérification des marchandises que quand ils l'estiment utile, cette faculté est une prérogative que la loi confère aux douanes »

- La vérification de la marchandise est matérialisée par deux contrôlés :
- Le contrôle sur pièce, appelé également contrôle sur document, lequel vise à vérifier

Les documents suivants :

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

6 La liquidation et acquittement des droits et taxes :

La liquidation consiste à appliquer le taux des droits et taxes exigibles ou bas d'imposition correspondante telle d'elles ont été constatée ou admise par le service des douanes.

⁶ Article 75 des codes des douanes p 63

Le paiement des droits et taxes à l'administration des douanes permet au déclarant de disposer de sa marchandise.

Des facilités ont été accordées aux redevables ; il s'agit du régime dit crédit, de droit et de crédit d'enlèvement afin de ne pas freiner la relance économique.

7 L'enlèvement de la marchandise :

Pour disposer de sa marchandise, le déclarant doit présenter un titre signifiant l'acquittement des droits et taxes dans le cas d'un paiement ou comptant.

Pour les paiements différés, l'inspecteur s'en tient au visa parlé sur la déclaration par le receveur, spécifiant le mode de paiement si les marchandises déclarées ne sont pas enlevées dans les délais prévus, elles sont mises au dépôt avec inscription au registre spécial.

Au terme d'un délai de quatre mois, les marchandises non enlevées sont susceptibles d'être vendus aux enchères afin de permettre à l'administration des douanes de récupérer ses droits et taxes.

8 La réception de la marchandise :

8.1 La réception quantitative :

Cette opération est relativement simple, car elle consiste en la réception de la marchandise et du contrôle visuel des quantités et de son bon état apparent, exemple : emballage adéquat et non détérioré.

8.2 La réception qualitative :

Le contrôle quantitatif est plus complexe que le premier, car il nécessite des moyens matériels sophistiqués lesquels permettent un contrôle chimique, ce qui n'est pas toujours faisable immédiatement ç cause de la complexité de l'opération. Quant au contrôle technique, il est parfois nécessaire d'attendre l'utilisation du produit pour déceler les défauts éventuels.

8.3 Le stockage :

Après la réception de la marchandise, celle-ci est entreposée dans des magasins généraux en attendant un emploi ultérieur, ce qui fait que l'essentiel du stock est observable.

- Dans une entreprise il existe par conséquent un entrepôt ; le reste peut-être par exemple dans les ateliers pour usage à court ou moyen termes.
- Les conditions de stockage des marchandises dépendent de la nature de l'entrepôt.

Conclusion :

La phase de dédouanement est aussi importante que les autres étapes du processus d'une opération d'approvisionnement à l'importation.

A cet effet, le plus grand soin du déclarant toute les caractéristiques relatives à la matière importée et s'acquitter des droits et taxes dans des délais et normes prescrites par le code de douanes, afin d'éviter les pertes de temps et d'argent.

La douane en tant qu'institution de l'état contribue à la réussite des opérations d'importation, En effet, les marchandises, avant leurs entrée sont conditionner de suivre ces différents procédures douanières tout en cherchant le temps qui est un facteur important de la performance.

Et là, les états ont tout fait pour harmoniser le code douanier et le rendre applicable quels que soient les secteurs et les pays.



Chapitre III

CHAPITRE III : ANALYSE ETUDE DE CAS SUR LES PROCEDURES D'IMPORTATION DE PEINTURE EN POUDRE EPOXY POLYESTER

Introduction

Notre stage pratique s'est déroulé au sein de l'entreprise ENIEM, à l'unité froide

L'entreprise nationale des industries d'électroménager « ENIEM » est leader de l'électroménager en Algérie par sa dimension la diversité de ses activités et la qualité de ses produits. A cet effet, nous sommes très satisfaits et honorés d'avoir effectué notre stage pratique au sein de cette grande entreprise.

Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil entreprise ENIEM

1 Historique et situation géographique de l'entreprise ENIEM :

1.1 Historique de l'entreprise ENIEM

Le contrat de réalisation du complexe d'appareils (CAM) a été signé le 21/08/1971 pour un montant de 400 millions 2 dinars, les travaux de génie civil ont été entamés en 1972 et la réception définitive des bâtiments et les équipements-là été en 1977.

En 1977 le complexe d'appareils ménagers (CAM) a débuté sont activités par la fabrication des réfrigérateurs petits modèle avec un effectif de 665 travailleurs et il a réalisé un chiffre d'affaires de 236 millions de dinars à la fin de l'année.

Dans le cadre de développement économique et sociale, l'ENIEM à posséder en 1986 à l'extension de son activité par l'acquisition de nouveaux équipements pour la fabrication de réfrigérateurs grands modèles et de cuisinières ainsi son chiffre d'affaires passa à 500 millions de dinars.

On peut résumer les faits survenues marquants le développement et l'évolution de (CAM) depuis sa création jusqu'à nos jours comme suite :

De 1976 en 1981

- démarrage de la production des réfrigérateurs petits modèles en collaboration avec le partenaire Allemand DIAG BOSCH en 1977.

- démarrage de l'ancienne usine de cuisinières de réchauds plats à deux feux.¹
- montage des premiers climatiseurs de type FRENCKE en 1978.
- entrée une production de chauffe-eau-bain.

De 1982 à 1986

- Introduction de montage des petits appareils ménagers, moulin à café (MAC), sèche-cheveux (SC) en 1982.
- entrée en exploitation de la nouvelle usine de réfrigérateurs et congélateurs grand modèles en collaboration avec le partenaire Japonais MITSUI-TOSHIBA en 1986.

De 1987 en 1989

- abandon de la production de petit appareil ménage, cédée on secteur privé en 1987
- montage des comptoirs et armoires frigorifiques(CAF) en 1989.
- arrêt de la production des réchauds plats à deux faux en 1989.
- passage de l'ENIEM à l'autonomie conformément à la loi 88-01 portant orientation de (EPE) en octobre 1989.

De 1990 en 1991

- arrêt de la production de l'ancienne usine de cuisinières et vente des équipements en 1990.
- entrée en production de la nouvelle usine de cuisinières avec la partenaire Italien INTROCO-TECHNOGAS en 1991.

De 1992 en 1993

- MAC, SC en mise en place de l'usine des congélateurs horizontaux « BAHUT » avec la partenaire Libanais LEMATIC en 1992.
- réalisation du radiateur à gaz butane avec panneaux catalytiques, produit conçu par l'ENIEM en 1993.

De 1994 en 1997

- réalisation des réchauds plats à quatre faux en 1994.
- entrée en production de réfrigérateur 520L en 1995.

¹ Document interne ENIEM

- abandon de la production des réchauds plats à quatre faux en 1997.

De 1998 à 2000

La restructuration du CAM en sept unités à savoir :

1. le siège
2. l'unité commerciale
3. Trois unités de production (froid, climatisation, cuisson)
4. deux unités de prestation (technique et service).

En 2007

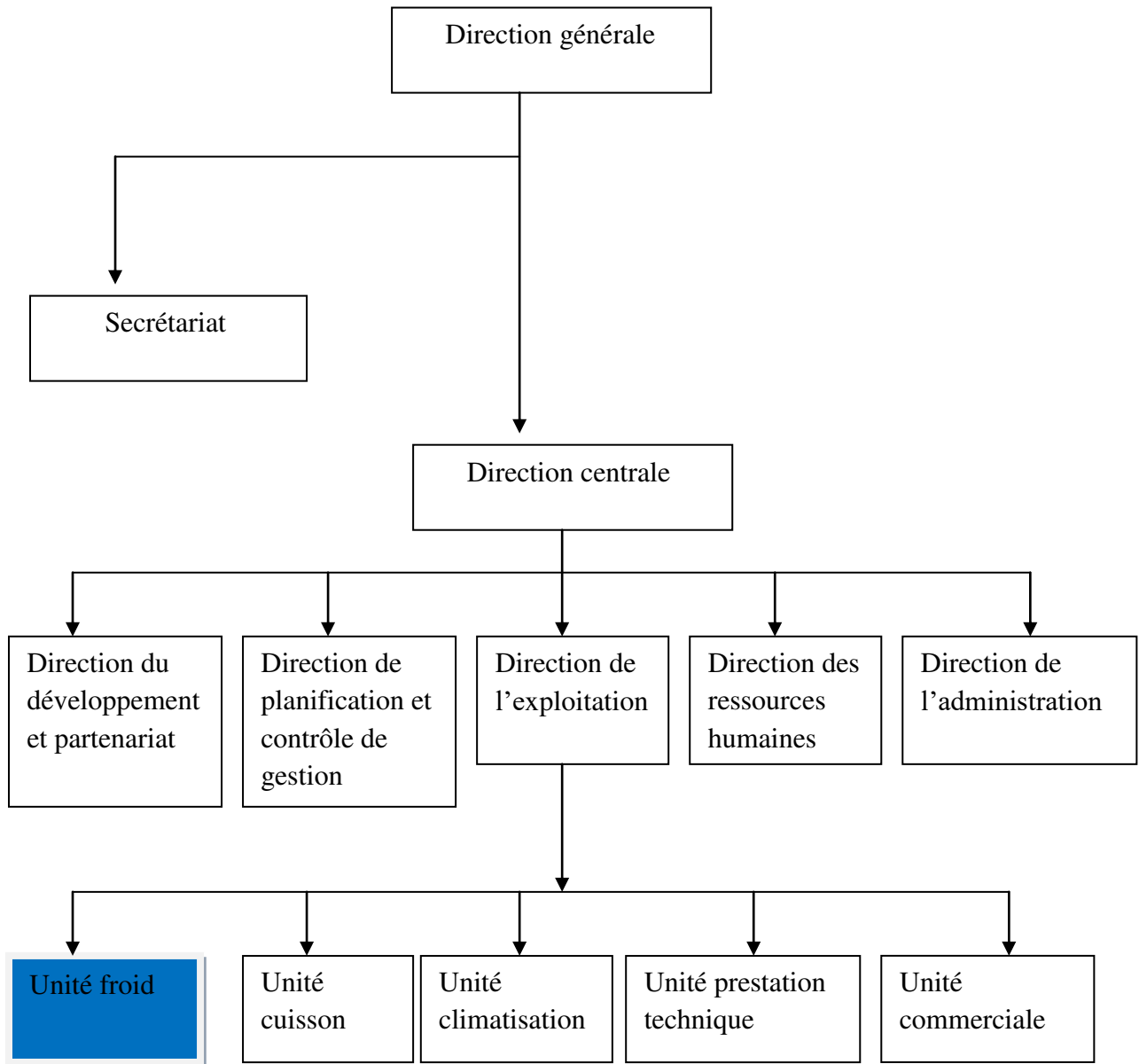
- ENIEM figurait parmi les treize entreprises nationales que la banque d'affaires Espagnols Santander était changée de privatiser, mais en l'absence du éventuels repreneurs parmi le privé, national ou étranger, le gouvernement à décider de la garder dans son giron, du coup, l'entreprise qui a frôlé la fermeture en 1999 faisait partie des 250 entreprises public sélectionnées par le gouvernement pour effacer leurs dettes, une dette évalué à 17,5 milliards de Dinard.

1.2 La situation géographique

ENIEM et une entreprise publique économique de droit algérien constituée le 02 janvier 1983 mais qui existe depuis 1974 sous tutelle de entreprise SONELEC.

ENIEM et implantée dans la zone industrielle de oued-Aissi, elle se situe sur la route reliant la ville de Tizi- Ouzou et la commune de Tizi-Rached, elle s'étend sur une superficie de 55 hectares et elle relève administrativement de la commune Tizi-Rached, daïra de larba-ath-irathen.

1.3 Organisation et organigramme de l'ENIEM



Source : document interne de l'entreprise

1.3.1 Présentation des unités de l'ENIEM

1.3.1.1 La direction générale

La direction générale est l'entité qui est responsable de la stratégie et du développement de l'entreprise en tenant compte de la résolution de son conseil d'administration.

Elle exerce son activité hiérarchique et fonctionnelle sur l'ensemble des directions et des unités. Le président directeur général est assisté par des cadres dirigeants chargés des principales fonctions de l'entreprise.

1.3.1.2 Les directions centrales de l'entreprise

L'entreprise se compose des directions suivantes ;

- La direction des finances et comptabilités ;
- La direction du développement ;
- La direction des ressources humaines ;
- La direction planification et contrôle de gestion ;
- La direction de l'administration et la direction de l'exploitation qui gère les unités de production (froid, cuisson et climatisation) et l'unité prestation technique.

1.3.1.3 L'unité commerciale

L'unité commerciale est implantée dans la zone industrielle d'Oued-Aissi, Wilaya de Tizi-Ouzou.

Cette unité est chargée de la commercialisation des produits de l'entreprise et d'assurer le service après-vente à sa clientèle. Sa mission étant l'étude du marché national et l'écoulement de tous les produits des unités de production.

Parmi ses activités :

- Le marketing ;
- La vente des produits fabriqués (à travers ses moyens propres et un réseau d'agents agréés)
- Assurer le service après-vente ;
- La gestion des stocks des produits finis de l'ENIEM ;
- La distribution et l'exportation des produits de l'ENIEM.

1.3.1.4 L'unité prestation technique

C'est une unité de soutien aux autres unités de production, elle est chargée de la gestion ;

- Des énergies et fluides ;
- De l'entretien des équipements ;
- Des engins roulants ;
- De l'entretien des bâtiments ;
- De fonction informatique au sien du complexe appareil ménager.

Sa mission est de fournir et d'exploiter les moyens techniques communs (Bâtiments, voiries, éclairage, etc.) pour répondre aux unités de production, ainsi que la gestion de la totalité des infrastructures communes de l'entreprise.

Les activités de l'unité sont les suivantes :

- Gestion du réseau informatique ;
- Conception et réalisation des outils moules ;
- Usinages de diverses pièces de rechange ;
- Impression ;
- Etalonnage d'instruments de mesure ;
- Entretien des bâtiments ;
- Production d'énergie et des fluides ;
- Neutralisation des rejets industriels avant évacuation vers les décharges publique ;
- Transport des marchandises ;
- Surveillance du site ;
- Prestation sociale ;
- Fabrication de palettes (menuiserie).

1.3.1.5 L'unité cuisson

Cette unité est spécialisée dans la production et le développement de différents types de cuisinières.

Parmi ses activités, nous pouvons citer :

- Transformation de la tôle ;
- Traitement et revêtement des surfaces (émaillage, zingage, chômeage) ;

- Assemblage de cuisinières.²

1.3.1.6 L'unité froid

Elle est de loin l'unité la plus importante du point de vue effectif (1800 travailleurs), elle produit plusieurs modèles de réfrigérateurs et congélateurs.

La mission de l'unité froide est de produire et développer les produits de froid domestique.

Parmi ses activités :

- Transformation de la tôle ;
- Traitement et revêtement de surface (peinture, planification ;)
- Injection plastique et polystyrène ;
- Fabrication de pièce métallique (condenseurs, évaporateurs) ;
- Isolation ;
- Thermoformage ;
- Assemblage ;

1.3.1.7 L'unité climatisation

Comme son nom l'indique, elle est spécialisée dans la fabrication et le montage de plusieurs types de climatiseurs.

Elle est spécialisée dans la fabrication de climatiseurs fenêtre, split mural et split système, ainsi que des chauffages à gaz butane.

Parmi ses activités :

- Transformation de la tôle ;
- Transformation et revêtements de surface (peinture) ;
- Assemblage de climatiseurs.

En plus de ses activités de réalisation, les unités de production (froid, cuisson, climatisation) assurent, en leurs sens respectifs, les activités suivantes :

- Etude/méthodes de fabrication ;
- Achats ;
- Contrôle (réception, en cours de fabrication, final) ;

² Document interne ENIEM

- Stockage (magasin, atelier) ;
- Maintenance ;
- Sécurité industrielle.

Section 2 : les objectifs et les missions principale d ENIEM

1 Les objectifs de l'ENIEM

Parmi les principaux objectifs de l'ENIEM, nous pouvons citer :

- La meilleure maîtrise des couts de production.
- L'amélioration de la capacité d'études et de développement.
- La valorisation du potentiel humain du complexe.
- Le renforcement de la sécurité des installations et des infrastructures.
- Le maintien de l'effort de formation et de communication.
- L'amélioration du design des réfrigérateurs pour satisfaire le marché.
- L'augmentation de la production et l'accroissement du chiffre d'affaires.
- La Contribution au développement social et économique au niveau régional et au niveau national.

2 Les missions de l'ENIEM

Sa mission est l'une des entreprises stratégiques sur le plan économique du pays.

Sa mission est d'assurer le montage, la production, le développement et la recherche dans le domaine des différentes branches de l'électroménager notamment :

- Les appareils de réfrigération et de congélation ;
- Les appareils de cuisson ;
- Les appareils de climatisation.

Section3 : les procédures d'importation de peinture en poudre époxy polyester

1 Le produit importé

L'opération qui exposé dans cette étude concerne l'importation de peinture en poudre par l'unité froide, ENIEM Oued Aissi Tizi-Ouzou, par facture commerciale N°0061/2020

CHAPITRE III : ANALYSE ETUDE DE CAS SUR LES PROCEDURES D'IMPORTATION DE PEINTURE EN POUDRE EPOXY POLYESTER

établie le 18/01/2020 par le fournisseur poudrox industries Maroc, a acquis une collection de 175 cartons dans 7 palettes en bois.

1.1 Identification tarifaire du produit importé

La peinture en poudre importée est reprise au tarif douanier, sous différentes positions tarifaires accordées aux entreprises par le ministère des finances et représentent les quotités suivantes :

- Droit de douane : 5%
- TVA : 19%
- Taux de cotisation sociale : 2%

Art	Désignation	Position tarifaire	Quotités		
			TCS	DD	TVA
01	Peinture en poudre époxy-polyester	3907302000	2%	5%	19%

1.2 Colisage de produit

La peinture en poudre époxy-polyester importée un nombre de carton 175 dans 7 palettes en bois d'un poids :

- Poids brut : 3785
- Poids net : 3500

1.3 Transit principal

- Port d'embarquement : Tanger Med
- Port de débarquement : port d'Alger

2 Les procédures douanières successives

2.1 La conduite en douane des marchandises importées

Toutes les marchandises introduites sur le territoire douanier dans le cadre d'une opération d'importation ou d'exportation doivent être soumises au contrôle de la douane, que ce soit celle assujetties aux droits et taxes ou non.

Ce contrôle se fait par l'administration des douanes, dès que la marchandise est entrée dans la zone maritime de rayon des douanes.

Le capitane de navire présent aux services nationaux grands-cotes l'avis d'arrivée.

L'opération conduite en douane consiste alors, à acheminer les marchandises importées ou exportées vers le bureau de douane le plus près de la frontière douanière.

2.2 La mise en douane

La mise en douane consiste à placer les marchandises dans un dépôt temporaire sous la surveillance douanier en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement.

L'objectif de cette opération est de mette fin à la responsabilité de transporteur vis-à-vis aux opérateurs et les transférer à l'exportation ou sur l'air de dédouanement quand la marchandise reste en attente au dépôt de la déclaration

2.2.1 Établissement de la DSTR

La DSTR a pour effet de transférer les marchandises du port vers les parcs sous douane lesquels l'enlèvement est autorisé sous réserve d'une escorte douanière qui est une faveur accordée à l'ENIEM vue l'importance de ces importations. L'agent consignataire établit un « bon à délivrer », permettant l'accomplissement des formalités douanières.

La DSTR contient les mentions suivantes :

- Poids brut et net.
- N° de contenus.
- N° de gros et d'articles.
- Nom du navire.
- Désignation des marchandises.

Le déclarant menait un dossier qui contient les documents suivants :

- 4 exemplaires de la DSTR.
- L'agrément de l'entrepôt.
- Soumission générale.
- Copie de la facture.
- 2 copies d'avis d'arrivée de marchandises.
- 2 copies de registre de commerce.

Une fois que les formalités douaniers sont accomplies, l'administration des douanes établie au réceptionnaire le bon à émetteur.

2.2.2 Le transport des marchandises

Le transport des marchandises se fait par les moyens de l'entreprise ENIEM, mais il arrive des fois que ces dernières ne suffisent pas en vue des délais rapproché des expéditions et de leurs importances. Elles sont transportées dans des conteneurs.

Afin d'éviter les risques auxquels sont exposés les conteneurs qui sont des propriétés des armateurs, ils seront donc restitués dans un délai de 15 jours à compter de la date de débarquement. Tout dépassement du délai de restitution pour ce qui concerne la location des conteneurs est puni par un paiement des frais appelés surestaries une réglementation sur la base de nombre de jours de retard, et tout paiement doit être justifié par un bon de restitution de conteneur.

Le paiement du client est assuré par la BEA, ou elle joue le rôle d'une garantie. En cas de non-paiement par l'ENIEM, la BEA vend les marchandises aux enchères.

Le transitaire s'en charge de paiement du magasinage, tout ce qu'est frais de manutention et claques pour l'entreposage.

2.3 Mise en entrepôt privé

2.3.1 Entrée de marchandise en entrepôt privé

L'entrée des marchandises donne lieu à la suscription d'une déclaration qui doit être déposée obligatoirement au niveau de bureau des douanes, territorialement compétent dans un délais de 21 jours à compter de la date d'enregistrement des documents ayant autorisé le déchargement des marchandises et la déclaration d'entrée de ces marchandises porte le code D11.

En outre, cette déclaration doit comprendre certaines indications telles que :

- Le code de déclaration D11.
- Le libellé de la déclaration (mise en entrepôt privé).
- Les coordonnées de l'importateur ENIEM et de l'exportateur aussi que le déclarant.
- La valeur en devise de la marchandise.
- Le code de la devise.
- Le montant des assurances et fret (assiette des calculs de droit de douanes).
- Le code tarifaire de la marchandise.
- Le nombre des colis.

- Poids net.
- Le code de pays d'origine de la marchandise.
- Le code de pays de navire qui a transporté la marchandise.

La déclaration D11 sera déposée auprès du bureau des douanes de Tizi-Ouzou accompagné des documents exigibles à savoir : la DSTR, la note des détails, la facture domiciliée

La DSTR est apurée par la D11. Cela voudrait dire que les marchandises sont dans l'entrepôt sous douane.

La durée de séjour de la marchandise en entrepôt est un an maximum. À l'expiration de délais, l'administration procède à la vente aux enchères publique.

2.4 Mise à la consommation

La mise en consommation est le régime qui permet la mise à la consommation de la marchandise importée contre le paiement de droit de douane en vigueur.

Le déclarant procède à l'établissement de la déclaration de mise en consommation qui porte le code D03 et joint à cette déclaration :

- Un facteur original.
- Note de détail.
- Copie de DSTR.
- Copie de D11.
- Bon à enlever.
- Bon de livraison.
- Attestation d'assurance (avis d'aliment).
- Le connaissement.
- Certificat de conformité

Et la saisie de déclaration D03 sera faite en quatre exemplaires comme suite :

- ✓ Copie déclarant
- ✓ Copie retour
- ✓ Copie douane
- ✓ Copie banque

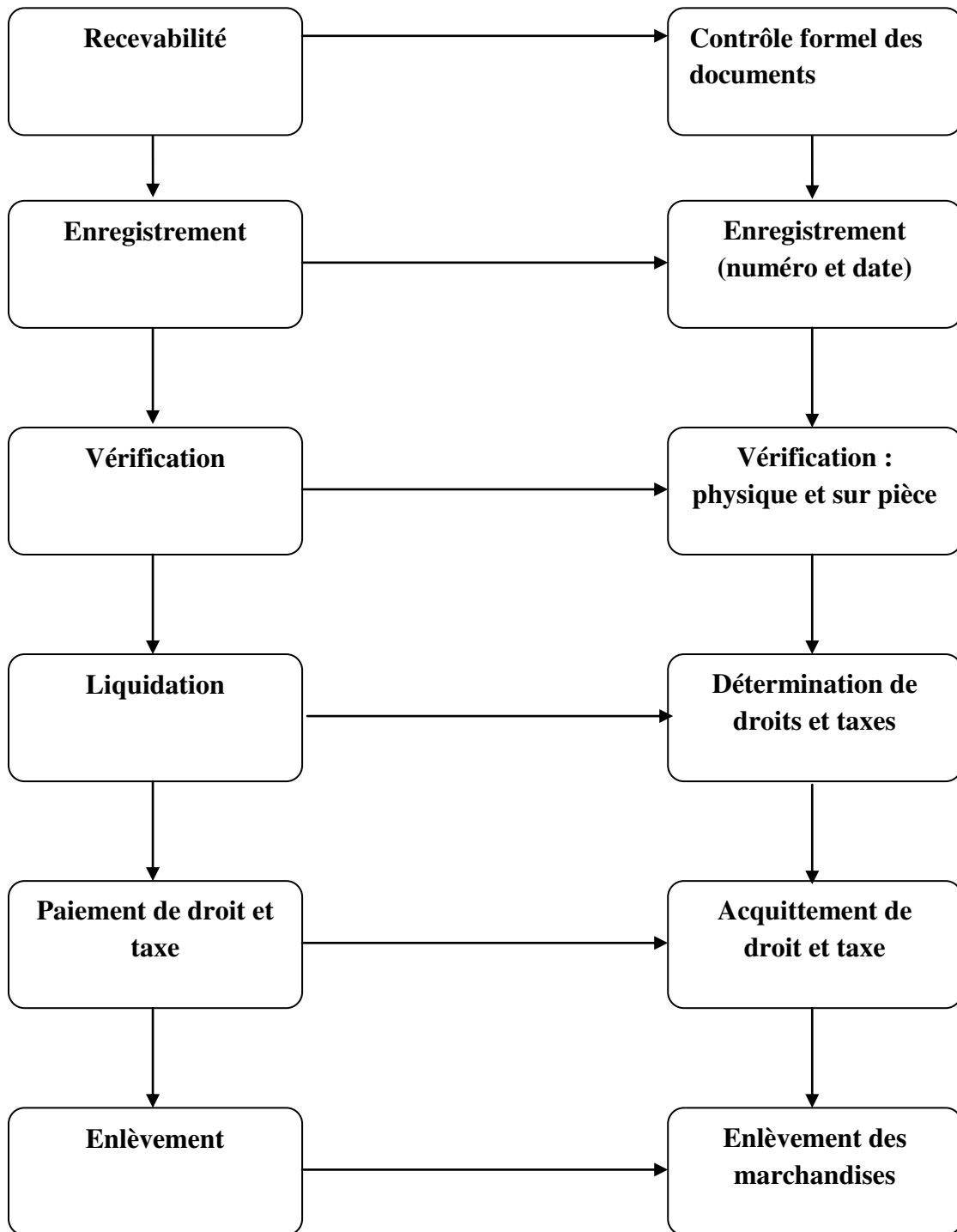
Et puis remet la déclaration de mise en consommation D03 et la note de détails des valeurs au chef de section. Ce dernier vérifie la conformation de déclaration, si elle est conforme il l'inscrit dans le répertoire des opérations en douanes.

L'enregistrement de la déclaration signifie que la douane la reconnue recevable et c'est ce qui se fait automatiquement par le système informatique. Cependant, cette recevabilité ne concerne que l'aspect formel de ce dernier et l'enregistrement de la déclaration par le système informatique de gestion (SI GAD) a pour effet juridique de lieu la déclaration à l'administration des douanes.

Puis la déclaration sera remise à l'inspecteur liquidateur qui procède à la vérification sur pièce (documents) l'exactitude de l'espèce tarifaire (le code statistique de la marchandise), sur la valeur déclarée comme élément d'assiette de droit et taxes ainsi que l'origine de la marchandise ensuite l'inspecteur procède aussi à la vérification physique qui porte sur le nombre et la nature de la marchandise.

Après de service de douane de Tizi-Ouzou les droits et taxes et le paiement est matérialisé par la délivrance d'une quittance qui permet au déclarant d'enlever la marchandise par un bon à enlever.

2.5 Circuit de la déclaration en détail



2.6 Le calcul de droit et taxes :

La base du calcul ou l'assiette sera le prêt facturé, le fret, l'assurance en utilisant tous les documents nécessaire (la facture Avis d'aliment).

2.6.1 Le calcul de droit de douane

$$\text{Droit de douane} = \frac{V/\text{CAF} * \text{le taux de droit de douane}}{100}$$

$$\text{TVA} = \frac{(V/\text{CAF} + \text{montant de droit de douane}) * \text{taux de TVA}}{100}$$

$$V/M /s + \text{autre frais} = 10150.00 + 700.00$$

$$= 10850.00 \text{ CRF/EUR}$$

$$V/\text{CFR EURO} * \text{Le cours EURO} = 10850 * 137,59410$$

$$= 1492895,985 \text{ DA}$$

$$V/\text{CAF DINAR} = V/\text{CFR/DA} + \text{fret/DA} + \text{Assurance}$$

$$= 1492895,985 + 00$$

$$= 1492895,985 \text{ DA}$$

La détermination de droit et taxe :

$$\text{DD} = V/\text{CAF} * \text{Le taux de droit de douane}$$

$$= 1492895,985 * 5\%$$

$$= 74644,79925 \text{ DA}$$

$$\text{TCS} = V/\text{CAF} * \text{Le taux de cotisation sociale}$$

$$= 1492895,985 * 2\%$$

$$= 29857,8597 \text{ DA}$$

$$\text{TVA} = (V/\text{CAF} + V/\text{DD} + V/\text{TCS}) * 19\%$$

$$= (1492895,985 + 74644,79925 + 29857,8597) * 19\%$$

$$= 303505,75 \text{ DA}$$

Droit et taxe douanier :

$$\text{DD} + \text{TCS} + \text{TVA} = 74644,79925 + 29857,8597 + 303505,75$$

$$= 408008,4013005 \text{ DA}$$

Conclusion

L'achat de la peinture en poudre que l'entreprise l'ENIEM a réalisé sans difficulté, notamment dans le choix du fournisseur, en raison des habitudes commerciales instaurées entre L'ENIEM et les fournisseurs avisés pour la consultation.

Pour le paiement L'ENIEM a choisi la remise documentaire à 90 jours pour faciliter les achats des marchandises à l'international .la remise documentaire et donc :

- Un moyen de paiement
- Une garantie de paiement
- Un instrument de financement Le mode de transport choisi pour L'ENIEIM et le transport maritime car la valeur et le poids de la marchandise sont d'une valeur importante.

Concernant l'assurance, l'entreprise a contracté une police d'assurance abonnement aux conditions tous risques, l'incoterm choisi est le CFR.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

L'ampleur pris par les échanges internationaux ces dernières années est de plus en plus impressionnante. Des millions de produits sont acheminés, commandés et vendus par voie aérienne, maritime et terrestre partant des lieux de production jusqu'aux marchés de consommation. Dans le but de conclure et d'achever ces échanges internationaux, l'intervention d'intermédiaires qui prennent en charge toutes les procédures et opérations sont essentielles pour que les marchandises puissent atteindre leur destination.

Toutefois, le commerce extérieur est soumis à de nombreuses initiations qui poussent les entreprises à prendre en compte ceci en modifiant et en améliorant leur mode de procédure, Il est donc essentiel de choisir et de mettre en place les moyens et règlement les mieux adéquats et qui sont en mesure de garantir le recouvrement des créances et d'assurer au vendeur que son partenaire remplit ses obligations.

Pour procéder à une opération de commerce extérieur, les entreprises doivent passer par plusieurs étapes, dans un premier temps les entreprises importatrices optent à des modes de transport conformes à la matière importée. Les plus utilisées en commerce internationale sont le transport aérien et le transport maritimes en raison de la sécurité et la rapidité de mode de transport pour le premier.

La deuxième étape consistera au choix de la police d'assurance pour se protéger contre les sinistres pouvant se produire lors transport de la marchandise à son lieu. La police d'abonnement est la police la plus utilisée par les entreprises qui font appel aux fournisseurs étrangers fréquemment pour éviter la négociation d'un contrat d'assurance à chaque opération internationale.

La phase de dédouanement constitue la troisième étape qui est aussi importante que les précédentes étapes du processus d'une opération de commerce international principalement à l'importation.

A cet effet, le plus grand soin pour l'entreprise est de déclarer toute les caractéristiques relatives à la matière importée et s'acquitter des droits et taxes dans des délais et normes prescrites par le code de douanes, afin d'éviter les pertes de temps et d'argent. La douane en tant qu'acteur majeur dans les opérations de commerce international conditionne le succès d'une importation ou exportation. En effet, les marchandises, avant leurs arrivés au

Conclusion générale

lieu prévu Conclusion générale 74 sont obligés de suivre différentes procédures douanières tout en essayant de gagner du temps qui est une variable essentiel dans ce cadre.

Un point nécessaire qu'il ne faut pas oublier d'en parler est l'expression du besoin de l'entreprise au sein de la fonction commerciale, de production, gestion de stock et d'achat qui peut induire des difficultés et des retards à l'entreprise. Le second point qui peut conduire à l'échec de l'opération d'importation ou d'exportation est le choix du fournisseur, et de la technique de paiement, du mode de transport et d'assurance qui doivent être adapté aux types de marchandises transférées. Ce qui est également important est d'opter pour un régime douanier adéquat pour éviter de nuire à la compétitivité de l'entreprise.

L'ENIEM, ainsi que toutes les autres entreprises Algériennes, sont parfois dans l'obligation de recourir à des opérations d'approvisionnement à l'importation, ce qui rend nécessaire pour elles de se renseigner et d'appréhender les normes et techniques essentielles pour procéder aux opérations du commerce international.



Bibliographie

Les ouvrages :

- B, GUENDOUZI, « relations économiques internationales », édition El MAARIFA, 1998.
- Corrine PASCO, « commerce international », 4eme édition : année 2002
- Jean Bastid, « les douanes », que sais-je ? édition N° 25524, 1978, France
- Idir Krousi, « les régimes douaniers », édition grand Alger livre
- Technique de commerce international PR chayen, édition faucher 1995 page 135, édition faucher, 58 jean BLEUZEN, 921 VANVES page 107 N° 55462 JANVI EH 2005
- Banque mondial : rapport sur développement dans le monde, BIRD, Washington, 1987
- C.Kamel « dictionnaire du commerce international et de l'importation exportation » édition CAL/LMP p 17

Les mémoires :

- L.BELKAID, N.BELHOUCINE, « la procédure de dédouanement a l'importation », mémoire de licence en sciences économiques, option : gestion, dirigé par : B-GUENDOUZI, promotion 2000-2001
- K.BOUALAM, Y.CHELALI, A.KOUKOU, « les procédures de dédouanement de marchandises cas ENIEM », mémoire de licences sciences économiques, option économie international dirigé par DR.OUALIKANE. Selim, promotion 2010/2011
- F.MAZOUZ, H.HANICHE, « la gestion des procédures de dédouanement en Algérie cas inspection divisionnaire de l'aéroport d'Alger Houari Boumediene », mémoire du diplôme master en sciène commerciales, option finance et commerce internationale, dirigé par MR.E/GUESMIA, MR.S/OUALIKANE, promotion 2017/2018

Les sites internet :

- <http://droit-de-commerce.blogspot.com/2011/09/le-cheque-définition.html>
- www.douane.gov.dz/site des douanes algériennes
- Site web : [wwwdouane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz)



Liste des annexes

La liste des annexes

Annexe n°01 : DSTR (déclaration simplifiée de transit pour route).

Annexe n°02 : Avis d'arrivé.

Annexe n°03 : D11 (la mise en entrepôt privé).

Annexe n°04 : Note détail des valeurs de la D11.

Annexe n°05 : D3 (la mise a la consommation).

Annexe n°06 : Note détail des valeurs de la D3

Annexe n°07: Bill of lading (connaissance)

Annexe n° 08: La liste de colisage

Annexe n°09: Facteur

Annexe n°10 : Avis d'aliment

Annexe n° 11 : Quittance

Annexe n° 12 : Certificat de conformité



Table des matières

Table de matières

Remerciements.....	I
Dédicace.....	II
Liste des abréviations.....	II
Sommaire.....	III
Introduction générale.....	IV
Chapitre I : commerce extérieure et logistique	
Section 01 : généralité sur le commerce.....	03
Introduction.....	03
1. Historique du commerce international.....	03
2. La croissance des échanges internationaux.....	07
2.1. Les facteurs de croissance des échanges internationaux.....	07
2.2. La structure des échanges internationaux.....	08
2.2.1. A l'importation.....	08
2.2.2. A l'exportation.....	11
2.2.2.1. Tendance générale des exportations.....	11
2.2.2.2. Exportations des produits hors hydrocarbures par groupes d'utilisation.....	11
2.2.2.3. Principaux produits exportés hors hydrocarbures.....	13
Section 02 : les incoterms et le mode de transport.....	14
1. Les incoterms.....	15
1.1. Définition.....	15
1.2. Incoterms et formalité douanières.....	15
1.3. La réformer des incoterms.....	15
1.4. Avantage des incoterms.....	16
1.5. Précaution à prendre dans l'utilisation des incoterms.....	17
1.6. Les incoterms du transport par mer et par voie navigable intérieur.....	17
1.6.1. FAS ou FREE alongside ship (franco le long du navire).....	17
1.6.2. FOB ou FREE on board (franco à bord).....	18
1.6.3CFR ou Cost and freight (coût et fret).....	18
1.6.4. CIF ou Cost, Insurance and Freight (Cout, assurance et fret).....	19
1.7. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports.....	19
1.7.1EXW ou Ex-Works (A L'usine).....	19
1.7.2. FCA ou Free Carrier (Franco transporteur).....	20
1.7.3. CPT ou Carriage Paid To (Port payé jusqu'à).....	20
1.7.4. CIP ou Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à).....	21
1.7.5. DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés).....	21
1.8. LES DEUX NOUVEAUX TERMES 2010.....	22
1.8.1. DAT ou Delivered At Terminal (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)	
1.8.2. DAP ou Delivered At Place (Rendu au lieu de destination convenu).....	22
2. Le mode de transport.....	23
2.1. Transport maritime.....	23
2.1.1. Le transport de marchandise.....	23
2.1.2. Les intermédiaires du transport.....	24
2.1.2.1. Le transitaire.....	24

Table de matières

2.1.2.2. Le consignataire de marchandises ou de cargaisons	24
2.1.2.3. Courtiers maritimes :(Courtier interprète et courtier de navire)	24
2.1.3. Les modalités de transport.....	24
2.1.3.1. Le connaissement	24
2.1.3.2. L'expédition	25
2.1.3.3. Le fret	25
2.1.3.4. Délivrance des marchandises à l'arrivée	25
2.2. Le transport aérien	26
2.2.1. La définition du transport aérien	26
2.2.2. Les avantages et les inconvénients	26
2.3. Le transport routier.....	26
2.3.1. Les avantages et les inconvénients	26
2.4. Le transport ferroviaire.....	27
2.4.1. La définition du transport ferroviaire	27
2.4.2. Les avantages et les inconvénients	27
Section 03 : Les techniques de paiement et assurance transport.....	27
1. Les techniques de paiement.....	27
1.1. Le paiement simple	27
1.2. La remise documentaire	27
1.3. Le crédit documentaire.....	27
1.3.1. Définition	27
1.3.2. Le crédit révocable	28
1.3.3. Le crédit irrévocable.....	28
1.3.3.1. Le crédit irrévocable non confirmé	28
1.3.3.2. Le crédit irrévocable et confirmé	28
2. Assurance transport	30
2.1. Pourquoi s'assurer	30
2.1.1. La nécessité de l'assurance de transport.....	30
2.1.1.1. Les objectifs de l'assurance transport	30
2.1.1.1.1. L'indemnisation par le transporteur	30
2.1.1.1.2. L'indemnisation par l'assureur.....	30
2.1.1.2. Les principes généraux	30
2.1.1.2.1. La notion d'avarie	31
2.1.1.2.2. Les risques couverts et les risques exclus	31
2.1.1.2.3. Le principe de responsabilité.....	31
2.2. Le cout de l'assurance	32
2.3. Les garanties.....	33
2.3.1. La nature des garanties	33
2.3.2. L'étendue de la garantie	33

Table de matières

2.3.2.1. La garantie tout risques	34
2.3.2.2. La garantie accidents caractérise	34
2.4. Les différentes polices.....	34
2.4.1. La police voyage	34
2.4.2. La police alimenter	34
2.4.3. La police d'abonnement	35
2.4.4. La police tiers chargeur	35
2.5. Le choix de l'assureur	36
2.5.1. Quel assureur choisir	36
2.5.2. Quel type d'assurance choisir	36
2.6. Comment établir un dossier d'assurance.....	36
2.6.1. Les dossiers à fournir	36
2.6.2. Le règlement de sinistre	36
Conclusion du chapitre I	37
Chapitre II : l'opération de dédouanement	
Section 1 : Généralité sur la douane.....	38
Introduction	38
1. Définition de la douane	38
2. Les missions de l'administration des douanes	39
2.1. La mission fiscale.....	40
2.2. La mission économique	41
2.3. La mission sécurité	41
3. La description des droits de douane	42
3.1. Le code de douane.....	42
3.2. Le code douanier	42
3.3. Le tarif douanier	42
3.4. L'assiette des droits de douanes	43
3.5. L'espèce tarifaire	44
3.6. La valeur en douane	44
Section2 : Les procédures des dédouanements	44
1. La construction du dossier de dédouanement	44
1.1. Le connaissance en dossier	44
1.2. Le registre de commerce	45
1.3. L'immatriculation fiscale	45
1.4. La liste de colisage	45
1.5. Les certificats d'analyse pour certains produits	45
1.6. La police d'assurance	46
Section 3 : Le dédouanement de la marchandise	46
1. La conduit en douane des marchandises	46
2. La mise en douane des marchandises.....	46
3. L'établissement de la déclaration en détail	46
3.1. Définition de la déclaration en détail	46
3.2. L'objectif de la déclaration en détail.....	47

Table de matières

4. La recevabilité du dossier au bureau de douane et son enregistrement.....	48
5. La vérification de la marchandise	48
6. La liquidation et acquittement des droits et taxes	48
7. L'enlèvement de la marchandise	48
8. La réception de la marchandise	49
8.1. La réception quantitative	49
8.2. La réception qualitative	49
8.3. Le stockage.....	49
Conclusion de chapitre II	49

Chapitre III : Analyse d'étude de cas sur les procédures d'importation d'une peinture en poudre epoxy polyster

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil entreprise ENIEM	51
1. Historique et situation géographique de l'entreprise ENIEM	51
1.1. L'historique de l'entreprise ENIEM	51
1.2. La situation géographique	53
1.3. L'organisation et l'organigramme de l'ENIEM.....	54
1.3.1. Présentation des unités ENIEM.....	55
1.3.1.1. La direction générale	55
1.3.1.2. Les directions centrales des entreprises	55
1.3.1.3. L'unité commerciale.....	55
1.3.1.4. L'unité prestation technique.....	56
1.3.1.5. L'unité cuisson	56
1.3.1.6. L'unité froide.....	57
1.3.1.7. L'unité climatisation	57
Section 2 : Les objectifs et les missions d'ENIEM	58
1. Les objectifs de l'ENIEM	58
2. Les missions de l'ENIEM	58
Section 3 : Les procédures d'importation de peinture en poudre epoxy polyster	58
1. Le produit importé	58
1.1. Identification tarifaire de produit importé.....	59
1.2. Colisage de produit	59
1.3. Transit principal	59
2. Les procédures douanières successives	59
2.1. La conduit en douane des marchandises importé.....	59
2.2. La mise en douane	60
2.2.1. Etablissement de la DSTR.....	60
2.2.2. Le transport des marchandises	61
2.3. Mise en entrepôt privé	61
2.3.1. Entrée de la marchandise en entrepôt privé.....	61
2.4. Mise à la consommation.....	62
2.5. Circuit de la déclaration en détail	64
2.6. Le calcule de droit et taxe	65
2.6.1. Le calcul de droit de douane	65

Table de matières

Conclusion chapitre III.....	66
Conclusion générale.	67
Bibliographie.	69

Résumé :

L'ouverture du marché Algérien a permis aux échanges commerciaux de gagner de l'essor, notamment avec l'évolution de transport international de marchandise. Ce qui explique que le volume de transaction ne cesse de s'accroître. Ces derniers fond appel la plupart du temps à des intermédiaires appelés transitaire qui intervient dans déroulement des opérations du transport international des marchandises (acheminement), ainsi il accompli pour autrui des formalités administratives et réglementaires qu'exigent l'administration des douanes. En premier lieu cette recherche à pour l'objectif d'essayer de comprendre des processus de dédouanement des marchandises au sein d'une agence de transit, et en deuxième lieu analyser la qualité de service qu'offre le transitaire des opération économique, cela en menant une étude qualitative en effectuant un stage pratique au sein de l'administration douanière de l'entreprise ENIEM (unité froid).

Les mots clés :

Le commerce international, la douane, les incoterms, l'assurance, le régime douanière, droit de douane, dédouanement de marchandise.