

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou



Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion
Département des Sciences Commerciales.

Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences Commerciales.

Spécialité : Finance et Commerce International

Thème :

***Le transport international des marchandises et les
procédures de dédouanement : Cas de l'ENIEM***

Présenté par :Dirigé par:

M^{elle} SIGAUKE Brenda M^r.ABIDI Mohamed

M^{elle} KALIMA Sharon

Soutenu devant le jury composé de :

President:OUALIKEN Sélim professeur

Examineur : ACHIR Mohammed – Maitre des conférences

Rapporteur :ABIDI Mohammed -Maitre des conférences

Promotion : 2018-2019

REMERCIEMENT

Nous remercions cordialement tous ceux qui ont contribué, aidé et soutenu tous nos efforts afin de réaliser ce mémoire.

Nos sincères congratulations à nos chers parents qui ont toujours veillé sur nous et surtout en nous auréolant de leurs bénédictions et leurs prières.

*Nous remercions notre promoteur, **Mr Abidi**, pour nous avoir épaulés et éclairés dans nos recherches, en tenant compte de toutes ses remarques et directives.*

*Une grande reconnaissance à **Mr KARIM**, notre encadreur pour sa disponibilité, son étroite collaboration en mettant à notre disposition toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de notre travail de recherche.*

Nous tenons à adresser nos remerciements à tout le personnel de l'entreprise ENIEM pour leur chaleureux accueil et leur aimable coopération.

Merci à l'ensemble des professeurs de l'université Mouloud Mammeri, présents à nos côtés tout au long de notre cursus universitaire.

DEDICACES

Je dédie ce travail à mes chers parents qui m'ont toujours soutenu et qui ont répondu présent tout au long de mes études.

Ma mère Joyce Mtetwa qui a été toujours là pour moi dans tous les moments difficiles, que Dieu la protège.

A mon frère et mes sœurs ainsi que leurs familles.

A mes tantes, mes oncles, mes cousines et cousins.

A mes chers amis : Sharon, Joyleen, Euphrasia, Margie, Goodknows, Abdoul-Aziz

A tous ceux qui me connaissent de loin ou de près et qui ont contribué à la réalisation de ce travail.

SIGAUKE Brenda

List des Abréviations

Abbreviations	Significations
B/L	Bill of Lading
BO	Billet à Ordre
CFR	Cost and Freight
CIP	Carriage, Insurance, Paid to
CIF	Cost, Insurance, Paid to
CPT	Carriage Paid to
CCI	Chambre de Commerce International
CMR	Convention des marchandises par route
DAP	Delivered At Place
DAT	DeliveredAt Terminal
DDP	Delivered Duty Paid to
DD	Droits de Douane
EUR	Euro
EXW	Ex wok
FAS	Free Along sideship
FCA	Free carrier
FOB	Free on board
IPOC	Inspecteur principal aux opérations commerciales
LVI	Lettre de voiture internationale
LATA	L'Association du transport aérien internationale
LTA	Lettre de transport aérien
LTR	Lettre de transport routier
ONU	Organisations des Nations Unies
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
TVA	Taux de valeur ajoutée
ULD	Unité Load Devise

Introduction Générale

*Chapitre I : la logistique
internationale*

Chapitre II :Les incoterms

Chapitre III : La procédure de dédouanement

Chapitre IV : *Etude pratique à partir du cas de l'ENIEM*

Conclusion générale

Annexes

Transit

Régime douanier économique organisant le déplacement des marchandises d'un bureau de douane (bureau de départ) à un autre (bureau de destination) en suspension des droits et taxes.

Transitaire

Intermédiaire entre l'entreprise et la douane, c'est l'architecte du transport des marchandises. Il s'occupe du transport, de l'assurance, et de paiement de la marchandise.

Douane

Administration étatique chargée de contrôler le passage des biens et capitaux à travers les frontières.

Droits de douane

Taxes appliquées sur les marchandises importées.

Nomenclature douanière

Classification méthodique des marchandises par catégories.

Régime douanier

Règlementation applicable aux marchandises traversant les frontières d'un état.

Valeur en douane

Valeur d'une marchandise à l'importation retenue par la douane.

Contrôle de douane

Ensemble de mesures prise en vue d'assurer l'observation des lois et règlement que la douane est chargée d'appliquer.

Déclaration de marchandise

Acte fait dans la forme prescrite par la douane, par lequel les intéressés indiquent le régime douanier assigné aux marchandises.

Bureau de départ

Bureau de douane où commence une opération de transit douanier.

Bureau de destination

Bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier.

Commissionnaire agréé en douane

Professionnel agréé par la douane, chargé d'effectuer les formalités de dédouanement au profit des importateurs et exportateurs.

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre I : La Logistique Internationale.....	03
Introduction.....	03
Section 01 : Les différents types de transport.....	03
Section 02 : Les assurances de transport.....	17
Conclusion.....	25
Chapitre II : Les Incoterms.....	26
Introduction.....	26
Section 01 : Présentation des différents Incoterms.....	26
Section 02 : Les rôles des Incoterms.....	33
Conclusion.....	35
Chapitre III : La Procédure de dédouanement.....	36
Introduction.....	36
Section 01 : Les Régimes douaniers	36
Section 02 : Les procédures de dédouanement.....	42
Conclusion.....	62
Chapitre IV :Etude pratique à partir du cas de l'ENIEM.....	63
Introduction.....	63
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	63
Section 02 : Présentation de l'opération d'importation.....	68
Conclusion.....	77
Conclusion générale	78
Liste des critiques et suggestions.....	79
Bibliographie	80
Annexe	
Table des matières	

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

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

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

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

De ce fait, notre objectif à travers cette recherche est : de comprendre le transport international des marchandises et d'analyser la procédure de dédouanement au sein de l'entreprise ENIEM.

Afin d'atteindre cet objectif, nous allons essayer de répondre à la question principale suivante :

Quelles sont les différentes étapes suivies par l'ENIEM pour transporter et dédouaner une marchandise à l'importation ?

Afin de répondre à la question principale, diverses questions secondaires peuvent se poser :

- Quels sont les différents modes de transport utilisés à l'acheminement des marchandises ?
- Comment s'effectuent les procédures de dédouanement au sein de l'entreprise ENIEM ?

Quels sont les documents exigés pour effectuer le dédouanement des marchandises ?

Le travail est constitué de quatre chapitres. Dans le premier, il est question de traiter le transport international des marchandises. Dans le second chapitre, il est question de présenter les Incoterms. Le troisième chapitre est consacré aux régimes douaniers et la procédure de dédouanement. Enfin le dernier traite du cas pratique au niveau de l'ENIEM.

Introduction

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

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

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

Section 1 : Les différents types de transport

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

1.1.Définition de transport :

Le transport international des marchandises est un système logistique constitué de nombreux intermédiaires, répondant à de très nombreuses contraintes et règles et mettant en œuvre plusieurs intervenants ainsi que d'énormes moyens.

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

1.2.L'évolution du transport international

1.2.1. Le transport par voie d'eau :

Le système de transport a été maritime, pour présenter ce mode de transport, on retiendra qu'il dispose de différents types de navire utilisant classiquement des conteneurs¹. Il y a quelques milliers d'années, les phéniciens pratiquaient déjà le commerce en Méditerranée grâce à leur flotte marchande. Les Grecs et les Romains de l'Antiquité, suivis par les grandes puissances maritimes du Moyen Age se sont inspirés de leurs méthodes, dont certains ont toujours cours. Peu à peu, le concept d'affrètement prend forme.

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

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

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

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

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

¹ J. Belotti « Le transport international de marchandise 5^{ème} ED » P.108.

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

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

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

A la fin des années 1950, apparaît le navire porte-conteneur dont l'un des principaux avantages est de pouvoir être chargé ou déchargé en une journée. C'est le début du transport multimodal (transport intermodal ou transport combiné).²

1.2.2. Transport par route :

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

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

²Naji JAMMAL, «commerce international», Théorie, techniques et application, Edition du nouveau pédagogique INC, 3^{ème} édition, Canada, 2005, P261- 262

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

1.2.3 Le transport par chemin de fer :

Le chargement se fait sur des wagons de différentes tailles pouvant être accrochés les uns aux autres pour former des trains entiers³.

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

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

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

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

1.2.4 Le transport par air :

EN 1980, l'ingénieur français Clément Ader invente l'avion, qui va révolutionner le monde du transport.

³ J.Belotti « Transport International des marchandises » 5^{ème} Edition P.109

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

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

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

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

Fondée en 1919, puis réorganisée en 1945, l'Association du transport aérien international (LATA) regroupe les compagnies aériennes. L'organisation de l'aviation civile internationale ((OACI) est un organisme de l'Organisation des Nations Unies (ONU), créé en 1947, qui vise à promouvoir la coopération internationale et l'uniformité dans la réglementation et les normes ainsi que dans les procédures et les structures de l'aviation civile.⁴

1.3 Les intervenants en transport international

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

⁴ Naji JAMMAL, op.cit., pp 262-263.

- **Le chargeur :**

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

- **Le groupeur de marchandise :**

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

- **Le transitaire :**

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

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

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

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

B. Le courtier en douane (commissionnaire en douane) : Accomplit les formalités douanières pour le propriétaire transportée.

C. Le transporteur : Est une entreprise dont l'activité principale est le transport de marchandises. Certains transporteurs se consacrent à un seul mode de transport, comme les compagnies maritimes ou aériennes, alors que d'autres proposent à leurs clients une combinaison de plusieurs modes.⁵

1.4. Les modalités du transport

En commerce international, manière de procéder au déplacement de marchandises. Quatre modes généralement distingués : le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Il existe aussi des combinaisons de deux ou plusieurs modes de transport.

1.4.1. Le transport maritime

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

Les caractéristiques techniques :

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

1.4.1.1. Les avantages et les inconvénients

A. Les principaux avantages :

⁵Naji JAMMAL, idem, pp265-266.

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

B. Les principaux inconvénients :

- Les délais de livraison sont parfois aléatoires.
- Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur.
- Les couts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport.⁶

1.4.1.2 Le contrat et la documentation :

Le connaissance : Est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable, Il est normalement établi dans les vingt-quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention (embarqué), il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise, il porte alors la mention (reçue embarquement).

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

- ✓ **A ordre :** transmissible par endossement est très fréquent avec le crédit documentaire.
- ✓ **A personne dénommée :** Ce qui le rend non négociable, nom et adresse de réceptionnaire (consigner), mention rayée. Il peu utilisé aussi.
- ✓ **On bord :** il atteste le changement effectifs de la marchandise à la date de signature.
- ✓ **Reçu pour embarquement :** il atteste la prise en charge la marchandise et non l'expédition définitive
- ✓ **Met de réserve :** il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent

⁶ Naji JAMMAL, op, cité PP268

- ✓ **Surchargé** : Des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état de la marchandise chargée atténuent la responsabilité du transporteur.

1.4.1.3. Tarification :

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

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

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « liner terms » ou « Conditions de lignes régulières » règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires.⁷

1.5. Le transport routier :

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

Les caractéristiques techniques :

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

1.5.1. Les avantages et les inconvénients :

⁷ABBAS Salim, AIFASamira, mémoire de master, option Finance et commerce internationale, «la logistique internationale et douane, cas EPB», consulte le 20/02/2018 (numérique).

a. Les principaux avantages :

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

b. Les principaux inconvénients :

- Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- Coût élevé pour les destinations lointaines.
- Peut adapter aux grandes quantités.⁸

1.5.1.1. Le contrat et la documentation :

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

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

1.5.1.2. La tarification :

Il n'existe pas de règle de tarification des transports internationaux par route. Les prix sont donc complètement négociables. La base de calcul du fret reste le poids et le kilométrage.⁹

⁸ Naji JAMMAL, op, cité PP274

1.6. Le transport aérien :

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

Les caractéristiques :

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

1.6.1. Les avantages et les inconvénients :

a) Les principaux avantages :

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

b) Les principaux inconvénients :

- Peut adapter aux marchandises de faible valeur.
- Les prix relativement élevés.
- Interdit certains produits dangereux.
- Favorise les marchandises.
- Rupture de charge et les capacités limitées.¹⁰

1.6.1.1. Le contrat et la documentation :

⁹ABBAS Salim, AIFASamira, mémoire de master, option Finance et commerce internationale, «la logistique internationale et douane, cas EPB», consulté le 20/02/2018 (numérique).

¹⁰ Naji JAMMAL, op, cité PP279

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

- Il est responsable de la marchandise à partir du moment de la prise en charge jusqu'au déchargement.
- En cas de pertes financières dues à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises. Le destinataire doit signaler les pertes par courrier recommandé dans les 21 jours suivant la réception ;
- En cas de dommages ou de perte de marchandise, il en est responsable. Le destinataire doit signaler les pertes ou les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception.

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

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

La lettre de transport aérien doit comprendre trois exemplaires :

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

1.6.1.2. La tarification

Il existe trois tarifs :

1. Le tarif général :

Il est établi pour une relation aéroport-aéroport donnée. Il est indépendant de la nature des marchandises, et est établi par tranches de poids (moins de 45kg, de 45 à 100kg...). Compte tenu de la forte dégressivité du tarif, il pourra être intéressant de « payer-pour » un poids supérieur au poids réel. Ainsi, si le tarif fixe un prix de 5 euros entre 45 et 100kg, et un prix de 4 euros entre 100 et 300 kg, l'exportateur qui a 85 kg à charger aura intérêt à payer pour 100

kg car $85 \times 5 = 425$ alors que $100 \times 4 = 400$ euros. Pour les marchandises volumineuses, la base de la tarification est le rapport entre le poids et le volume, sachant que pour le transport aérien **1 tonne=6 m³** (on divise le volume réel par 6 pour obtenir le nombre d'Unités Payantes (UP) servant de base de tarification).

2. Le tarif ULD (Unité Load Devise - Unité de chargement aérienne) :

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

3. Les tarifs préférentiels ou corètes (Spécifique Commodity Rates) :

Il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée à un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes.¹¹

1.7. Le transport ferroviaire :

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

Les caractéristiques

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

1.7.1. Les avantages et les inconvénients :

1) Les principaux avantages :

- Fluidité du trafic et respect des délais.

¹¹ABBAS Salim, AIFASamira, mémoire de master, option Finance et commerce internationale, «la logistique internationale et douane, cas EPB», consulte le 20/02/2018 (numérique).

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

2) Les principaux inconvénients :

- Compétitive moindre pour les courtes distances.
- Rupture de charge.
- Nécessite un pré- et un post-acheminement.¹²

1.7.1.1.Le contrat et documentation

La **Lettre de Voiture Internationale (LVI)**. Ce document est établi par l'expéditeur et la compagnie de chemin fer. Il y a contrat de transport dès l'instant où la compagnie a accepté de transporter la marchandise. Cette acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice. Cette lettre de voiture doit être établie sur un formulaire conforme au modèle prévu par la « Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer » (CIM).

1.7.1.2.La tarification :

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

Néanmoins, le prix dépend toujours directement du tonnage transporté, du kilométrage, de la nature de la marchandise et de la vitesse demandée.¹³

Conclusion :

¹² Naji JAMMAL, op, cité PP277

¹³ ABBAS Salim, AIFASamira, mémoire de master, option Finance et commerce internationale, «la logistique internationale et douane, cas EPB», consulte le 20/02/2018 (numérique).

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

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

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

Section 2 : Les Assurance de transport

Introduction

Le domaine de l'assurance a toujours été soumis à une réglementation qui a évolué dans le temps- périodes de frein ou de développement de surveillance totale ou partielle, mais toujours dans le but de protéger le citoyen, assure ou bénéficiaire, responsable ou victime¹⁴.

Le transport maritime de marchandise est le mode de transport le plus économique pour l'acheminement de grande quantités sur de longues distances, et donc le plus pratique. Pour cela, l'assurance a joué un rôle capital dans ce domaine, du fait qu'elle répond au besoin des transporteurs dans la sécurité de leurs personnes, de leurs biens, et de leurs situations financières

Pour se protéger contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées ; le recours aux assurances maritime est une protection efficace, une garantie des risques et une sécurité plus indispensable aux entreprises elle permet même de couvrir l'assure contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer¹⁵.

2.1. Définitions de l'assurance :

Le législateur algérien a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N°95/07 du 25/01/95 et selon l'article 619 du code civil comme suit « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autre versement pécuniaires ,à fournir à l'assure ou au tiers bénéficiaires au profit duquel l'assurance est suscité, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat »

¹⁴ Foucher, Malakoff « Techniques d'assurance » 2^{ème} Edition, P.10

¹⁵ Jean Belotti « Transport International des marchandises » 5^{ème} P.56

J.BIGOT définit l'assurance comme : « un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure ». Donc l'assureur doit prendre en charge le règlement l'ensemble des risque lors de leurs réalisation.

J.LANDEL définit l'assurance comme : « une opération par laquelle une entreprise d'assurance organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés aux mêmes risques et répartit ces risques et les compense selon les lois de la statistiques, à l'aide d'un fond alimenté par des primes ou des cotisations qu'il collecte préalablement ».

2.2. Les éléments d'une opération d'assurance :

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

- **Le risque**

C'est la probabilité que survienne un événement dommageable. Un coup du sort, contre lequel les personnes assurées cherchent à se prémunir.

Un risque est considéré comme assurable, s'il réunit les caractéristiques suivantes :

-L'évènement doit être futur(le risque ne doit pas être déjà réalisé)

-il doit y avoir incertitude, on parle d'évènement aléatoire, c'est –à –dire qui dépend du hasard ;

-l'arrivée de l'évènement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré

- **La prime d'assurance ou cotisation**

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui, est accordée. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime. Le cout de l'assurance est donc proportionnel à l'importance du risque pris en charge par l'assureur.

2.2.1. La prestation de l'assureur

« C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire »¹⁶

2.2.2. La compensation au sein de la mutualité :

¹⁶ Article 1289 du code civil

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'évènement assure »

Grace à un fond créé par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra donc prendre en charge le montant des dommages et indemniser ceux qui ont été sinistrés. L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les gens assurés contre la survenance d'un même risque. Le sinistre est la réalisation de l'évènement dommageable prévu et garanti par le contrat¹⁷.

2.2.3. Les intervenants de l'assurance :

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

- **L'assuré :** C'est la personne ou l'entreprise qui souscrit à une police en vue d'assurer des marchandises contre des risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.
- **Le courtier d'assurance :** A pour fonction de rapprocher un client potentiel d'une compagnie d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier les conditions et la prime les plus avantageuses pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.
- **Le courtier d'assurance maritime :** Est un officier public, un peu comme un agent de change, nanti de certains privilèges, y compris celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance ; contrairement au courtier d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance.

¹⁷ Foucher, Malakoff « Techniques d'assurance » 2^{ème} Edition, P.33

- **L'expert en sinistres** : il constate à destination ou en cours de route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (expert répartiteur), et son rôle comme suit :
 - ✓ Constater les dommages.
 - ✓ Détermination de la nature, importances et les causes de l'avarie.
 - ✓ Prévenir les sinistres.
 - ✓ Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables.
- **Les compagnies d'assurance (assureurs)** : Elles sont nées de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine, supportés par des personnes physiques. C'est ce qui a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille.
Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnies, souvent sans en informer l'assuré.¹⁸

2.2.4. Le coût de l'assurance :

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

- La nature de la marchandise : fragile, périssable et dangereuse.
- La qualité de l'emballage et du marquage.
- Le mode du transport (l'assurance transport aérien coute moins cher que l'assurance transport maritime).
- L'itinéraire et la zone géographique desservie.
- Les garanties exigées par l'assuré.¹⁹

2.3. Les types de polices :

¹⁸ Naji JAMMAL, op.cit., PP304-305

¹⁹J.Belotti, idem, PP 42

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

2.3.1. La police au voyage :

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

2.3.1.1. La police d'abonnement (police flottage) :

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

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

2.3.1.2. La police à aliment :

Elle couvre les marchandises dont les paramètres d'expédition ne sont pas connus à l'avance. On y recourt pour assurer une série d'expéditions qui sont établies sur une période de temps généralement assez longue et indéterminée, et dont la valeur totale est connue. On souscrit à une telle police avec une garantie de la valeur totale des expéditions. On peut ainsi établir un cadre de garantie et de couts, ce que facilite la concrétisation d'un marché cible.

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

2.3.1.3. La police tiers- chargeur :

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires, qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et autres formalités.²⁰

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

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

2.4.1. L'assurance des marchandises en transport maritime :

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

- **La perte totale :** renvoie à la perte ou à la destruction totale de la cargaison d'un navire par un naufrage, par une explosion, par un incendie, etc.
Avant de traiter une telle réclamation, l'assureur voudra habituellement qu'on lui fasse parvenir tout connaissance négociable, l'originale de la facture commerciale et toutes les copies négociables de la police ou du certificat d'assurance.
- **L'avarie particulière :** dommage accidentel subi par une partie de la cargaison au cours du transport en mer ou au cours du chargement, du déchargement, de l'arrimage.
- **L'avarie commune :** dommage volontairement provoqué ou dépense effectuée par le capitaine dans le but de sauvegarder l'équipage, le navire ou une partie de la cargaison.

- **Les risques couverts et les risques exclus**

Les polices couvrent tous les types de marchandises en dehors du moyen de transport lui-même. Les risques exclus sont presque les mêmes dans chaque garantie.

C'est à l'assureur d'établir l'existence de l'exclusion qu'il désire invoquer.

²⁰ Naji JAMMAL, op, cité PP304-305

Tableau N°01 Les risques couverts et exclus

Risques couverts	Risques exclus	<u>Sou</u> <u>rce :</u> <u>élab</u> <u>oré</u> <u>par</u> <u>nos</u> <u>soin</u> <u>s à</u> <u>part</u> <u>ir</u> <u>des</u> <u>dive</u> <u>rse</u> <u>sour</u> <u>ces.</u> <u>2.4.</u> <u>2.</u> <u>Les</u> <u>gar</u> <u>anti</u> <u>es :</u>
Risques liés au transport principal. Risques liés à la manutention. Risques pour le préacheminement et le post acheminement à magasin en aérien et en maritime.	Conséquences des fautes de l'assuré ou du bénéficiaire. Conséquences des violations de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin. Vice propre de la marchandise, freinte de route qui concerne une perte inévitable et connue de poids ou de quantité pendant le transport. Influence de la température risque admis dans les polices tous risques à condition qu'il ne s'agisse pas de température ambiante. Insuffisance d'emballage ou inadaptation du conditionnement. Préjudices financiers commerciaux ou indirects.	

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

▪ **La garantie tous risque :**

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

- **La freinte de route :** perte inévitable de volume ou de poids subie par certaines marchandises pendant leur transport.

- **Les périls maritime (fortunes de mer) :** renvoient aux événements fortuits qui peuvent toucher un navire ou sa cargaison, par exemple : les orages, les tempêtes, les naufrages, les abordages, les incendies.
- **Les risques de mer :** concernent plutôt les conditions qui règnent en mer par exemple la cargaison causée par l'eau salée ou l'humidité, les chocs, les vagues.
- **La garantie franc d'avarie particulière sauf(ou FAP sauf) :** protège contre les avaries particulières, sauf celles qui sont nommément exclus dans la police. Elle couvre les risques comme le naufrage, l'abordage, la collision ; l'incendie, les chutes pendant le chargement et les avaries communes, mais elle exclut les risques de mouille (avarie causée par l'eau ou l'humidité), de vol d'écrasement.
- **La garantie du risque de guerre et de mines :** garantie qui protège contre les pertes ou les dommages causées par des situations de guerre (y compris les guerres civiles, les révolutions, les rébellions, etc.) ou par des engins de guerre (même sans la survenance d'un fait de guerre).

2.4.3. L'assurance des marchandises en transport aérien :

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

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

2.4.4. L'assurance des marchandises en transport terrestre :

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

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

Les risques de guerre et assimilés peuvent être couverts par avenant spécial. Une clause additionnelle peut garantir les risques inhérents aux grèves, lock-out et conflits de

travail, dans le d'une police d'abonnement. La garantie prend effet depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire et dans la limite de 15 (quinze) jours, depuis la date d'arrivée à destination (garantie magasin à magasin).²¹

Conclusion :

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

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

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

²¹ ABBAS Salim, AIFASamira, mémoire de master, option Finance et commerce internationale, «la logistique internationale et douane, cas EPB», consulte le 20/02/2018 (numérique).

Section 1 : Présentation des différents incoterms

Introduction

Dans le cadre des opérations du commerce international, l'exportateur et l'importateur sont souvent de nations différentes, de langues différentes, d'usages commerciaux différents et situés très loin l'un et de l'autre. Il est primordial pour eux d'utiliser un langage commun pour leurs échanges. Sans être obligatoire, les incoterms leur apportent des solutions pré-rédigées. A eux de choisir laquelle de ces solutions répond le mieux aux souhaits de l'un et de l'autre.

Depuis leur mise en place par la chambre de commerce international (CCI) en 1936, plusieurs ajouts et modifications ont rendu nécessaire la rédaction d'une nouvelle publication des termes commerciaux en 1953 sous le nom « Incoterm » abréviation anglo-saxonne de l'expression International Commercial Terms (« Termes du commerce international » ou Condition Internationales de Ventes »). Les incoterms ont subi également d'autres modifications en 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 enfin en 2010¹

1.1.Définition des Incoterms

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionnées par le déplacement des marchandises sur :

- La livraison et la prise en charge des marchandises,
- La prise en charge des frais,
- Le transfert des risques,
- L'envoi des documents ou des données électroniques correspondantes.

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale, chaque modalité codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique. Ils sont utilisés universellement pour faciliter les procédures du commerce international, aident les acteurs économiques de différents pays de se comprendre entre eux sans équivoques et d'éviter

¹[Http : //www.jay-ci-partenaire.fr/formation-import-export-et-commerce-international/formation-aux-incoterms-icc-2010/](http://www.jay-ci-partenaire.fr/formation-import-export-et-commerce-international/formation-aux-incoterms-icc-2010/), dernière consultation : le 18/04/2019 à 14H

toute ambiguïté dans la répartition, entre l'acheteur et le vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises.²

1.1.1. Objectif

L'objectif des incoterms c'est d'établir un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes les plus utilisés dans le commerce international. Aumoyen de ces règles nous éviterons les différentes interprétations qui peuvent apparaître entre ce qui est différents impliqués ou, au moins, ils pourront être réduits dans une grande mesure³

1.2. Présentation des treize incoterms

1.2.1. L'incoterm d'obligation minimum du vendeur :

EXW (ex Works ou à l'usine, lieu convenu)

Le vendeur met la marchandise à disposition de l'acheteur dans les locaux mêmes du vendeur. L'acheteur est responsable pour tous les frais de transport, acquittement des droits de douanes et police d'assurance, et accepte les responsabilités de risques de perte une fois la marchandise achetée et placée aux portes de l'usine. Le prix Ex-Works n'inclut pas le prix du chargement de la marchandise dans un camion ou un navire, et aucune allocation n'est faite pour le dédouanement. Si la valeur FOB représente la valeur douanière de référence de la marchandise dans le pays de destination, le coût du transport et de l'assurance depuis les locaux du vendeur jusqu'au port d'embarquement doivent être ajoutés à la valeur Ex-Works.⁴

1.2.2. Les incoterms de la famille des « F », (Free FCA (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu) :

Le vendeur délivre la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur. Lorsque le moyen de transport est complet [conteneur, camion, wagon], le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation. Le déchargement a la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

²Http: //www.doune.gouve.fr.

³HADDAD et AUTRES AUTEURES, « Les Incoterms, International Commercial Terms », 3^e édition, Alger, Janvier 2009, PP 8-9

⁴ Corinne Pasco, commerce international, DUNOD paris, 6^e édition, p61

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

L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur ou il la dépose le long du bateau. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement ; cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

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

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

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

CFR (Cost and Freight ou « Cout et fret », port de destination convenu) : Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

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

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

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

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

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

CIP (Carriage and Insurance Paid To ou « Port payer, assurance comprise,

Jusqu'à », port de destination convenu) :

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

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

DES (delivered ex ship ou « rendu non déchargé », port de destination convenu) :

Uniquement pour le transport fluvial ou maritime ; il signifie que le vendeur doit organiser le transport principal des marchandises et en assumer les coûts et les risques. Évidemment il doit dédouaner la marchandise à l'exportation, l'amène au port d'embarquement du transporteur avec lequel il a conclu un contrat et la charge sur le navire. Le transfert des coûts et des risques s'effectue au moment où la marchandise à bord du navire et non dédouané à l'importation, parvient au point de déchargement du port de destination. Dès lors, l'acheteur assume le dédouanement ainsi que les coûts et les risques liés au déchargement des marchandises au port de destination et au transport jusqu'à son établissement.

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

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

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

Cet incoterm est valable pour tout mode de transport. Il signifie que le vendeur doit organiser le transport des marchandises et en assumer tous les coûts et les risques jusqu'au lieu

convenu dans le pays de l'acheteur, y compris le déchargement. L'acheteur est responsable de dédouanement et du transport à son établissement.

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

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

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

Le vendeur organise le transport des marchandises et en assume les coûts et les risques jusqu'à la frontière désignée par l'acheteur, il se charge également des formalités douanières à l'exportation. Le terme DAF peut être utilisé quel que soit le mode de transport lorsque la marchandise est à livrer à une frontière terrestre [transport ferroviaire ou routier]; si le point de livraison est un port, on utilisera les incoterms DES et DEQ.⁵

1.3. La réforme des Incoterms 2010

Les nouvelles règles des incoterms 2010 entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes :

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

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

⁵ Ibid p62

Afin d'éviter toute confusion, le choix des règles 2010 devra être précisé par la mention de l'incoterm, accompagnée de la date « 2010 » et de l'adresse de livraison la plus précise possible (il pourra par exemple s'agir d'une rue et d'un numéro).⁶

1.4. Le classement des incoterms

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

1.4.1. Le classement en fonction du risque

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en ⁷

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

Sur les treize Incoterms ;

- Huit sont des Incoterms de vente au départ ; [EXW, FCA, FAS, FOBCFR, CIF, CPT, CIP]
- Quatre sont des Incoterms de vente à l'arrivée ; [DES, DEQ, DDU et DDP].
- Un est un incoterm d'exception (DAF) puisque le vendeur supporte les risques

Jusqu'à une frontière donnée, au-delà de laquelle c'est l'acheteur qui prend les relais⁸

1.4.2. Le classement en fonction des modes de transport.

La distinction porte sur les incoterms :

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

Sur les treize incoterms ;

⁶ www.douane.gouv.fr

⁷ J. BELOTTI, le transport international de marchandises, VUIBERT, Paris, 1992, P82

⁸ Ibid, P83

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

Tableau N° 02 : Classification des incoterms selon les modes de transport.

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

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

1.4.3. Classement par famille

Les incoterms sont repartis en trois familles ;

-Famille des « F » :« Free », (Franco).

-Famille des « C » ; « Cost or Carriage », (cout ou port)

-Famille des « D » :« Delivered », (rendu)

Section 2 : Rôles des incoterms

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

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

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

Troisième fonction : concerne la fourniture des documents et des informations, qui du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ?

Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté. La règle générale de fourniture et, surtout, de responsabilité des informations liées à la sûreté définie par les règles Incoterms est simple. Chacun, le vendeur et l'acheteur, est responsable des informations qui vont lui être utiles, voir A2/B2 et A10/B10 de chaque règle.

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

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

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

- Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle ;
- L'usage des incoterms est facultatif [aucun texte de loi ne les rend obligatoires] ;
- Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence [port, frontière, etc.] ;

Information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. Par exemple ; FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours être suivi de la frontière concernée;

- Tenir compte du mode de transport car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple ; pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable ;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des Conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut⁹

2.2. Limite des incoterms

« Bien que les incoterms facilitent grandement les échanges internationaux en donnant une interprétation homogène aux termes commerciaux, ils ne solvant pas tous les problèmes et présentent certaines lacunes, dont notamment : le caractère facultatif, l'obligation de faire des ajouts (ancrage géographique à l'incoterms ...) , le problème du transfert de propriété et d'autres droits de propriété , les violations du contrat et les conséquences de ces infractions, de même que les exonérations de responsabilités dans certain cas. Soulignons aussi que les incoterms ne sont pas appelés à se substituer aux termes contractuels qui sont nécessaires pour l'établissement d'un contrat de vente complet par inclusion soit de termes standards, soit de termes individuellement négociés »¹⁰

⁹Documents internes de la douane

¹⁰Chambre du commerce international, incoterms 2010, Règles officielles CCI pour l'interprétation des termes commerciaux, P 130

Conclusion

La conclusion d'un contrat de vente internationale de marchandises est basée sur le principe de la liberté contractuelle. A cet effet les lois nationales permettent aux parties de choisir les règles de droit ou encore l'usage international applicable à leur contrat.

Il est courant dans ce genre d'activité mercantile pour les contractants d'insérer un incoterm, contrat de vente-élaboré par la Chambre de commerce international, connu aussi par terme de vente, dans leur transaction en vue de régler leurs obligations respectives surtout celles portant sur la livraison de la marchandise, le transfert des risques ainsi que sur la réparation des frais et des coûts. Leur implication dans un contrat de vente de marchandises tangibles assure une définition précise des obligations respectives de l'exportateur et de l'importateur. L'objectif est d'écartier ou au moins de réduire les litiges entre les deux partenaires commerciaux étrangers.

Introduction

Avec la progression des échanges internationaux, la douane intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Le législateur s'intéresse à réglementer les taxes relatives aux mouvements des biens acquis ou exportés par les personnes physiques ou morales. Ainsi, des procédures qui précisent les missions de chaque intervenant dans les opérations de dédouanement et qui exigent une étroite collaboration et coordination entre les différentes structures (service des achats étrangers, service transit, fournisseurs, douane, consignataire et entreprises portuaires).

Il faut également prendre en compte les problèmes liés aux dédouanements des produits à partir des formalités douanières. Ces dernières représentent l'ensemble des opérations qui doivent être effectués par les intéressés (opérateurs économiques) et par l'administration des douanes pour satisfaire à la législation douanière. Mais préalablement à l'opération proprement dite, le redevable doit respecter un certain nombre de formalités préliminaires. Ce chapitre a pour objectif de présenter les caractéristiques et les différents régimes douaniers, ainsi que les procédures de dédouanement des marchandises.

Section 01 : Les régimes douaniers (facilités douanières)

Les fondements des régimes douaniers économiques s'articulent sur un principe fondamental qui est le paiement différé des droits et des taxes. Cette règle, a priori, va à contrario avec l'autre principe en matière douanière conditionnant tout enlèvement de marchandises au paiement immédiat.

Cette dernière règle s'impose à l'administration des douanes du fait même de la nature juridique du droit de douane, c'est-à-dire que la contre-valeur de la marchandise ou sa présence physique est l'assurance de recouvrement des droits dus. C'est pourquoi le receveur douanier exige des conditions, parfois contraignantes, avant toute libération de marchandises sous sa garde. Le droit douanier avait dès les années 1960, deux intérêts majeurs entre le souci de l'entreprise à disposer rapidement de sa marchandise et celui du receveur à ne pas perdre la garde ou la garantie du recouvrement des droits dus.¹

1.1. Les caractéristiques des régimes douaniers

Les régimes douaniers ont de nombreuses caractéristiques, qui sont les suivantes :

1, 2, 3 : BOURI.C, Op. Cit .P.221

1.1.1. L'exterritorialité

Toutes marchandises importées ou exportées sous un régime douanier économique sont supposées, par l'administration des douanes, séjourner en dehors du territoire douanier national ; le but de cette fiction administrative est d'exonérer ces marchandises des droits de douane (DD) et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).²

1.1.2. La suspension des droits et taxes

Les marchandises importées sous un régime douanier économique, et qui doivent être réexportées soit en l'état, soit après transformation, bénéficient d'une suspension des droits et taxes à l'importation et à l'exportation.³

1.1.3. Le cautionnement (engagement cautionné)

Les articles 116 et 117 du code des douanes obligent les opérations économiques bénéficiant des régimes douaniers d'engager une caution ou une consignation garantissant les droits et taxes suspendues au cas où l'opérateur ne respecterait pas les engagements souscrits par les régimes douaniers. Ces derniers permettent le stockage, la transformation, l'utilisation ou la circulation des marchandises importées ou exportées, en suspension des droits des douanes, des taxes intérieures de consommation, ainsi que tous droits et taxes et mesures de prohibition de caractère économique dont elles sont passibles.⁴

1.2. Les différents régimes douaniers

Il existe plusieurs régimes douaniers que nous allons présenter comme suit :

1.2.1. Le régime de transport d'un point à l'autre du territoire douanier avec empreint de la mer

Les marchandises produites sur le territoire douanier, ainsi que celles qui ont été régulièrement dédouanées lors de leur importation, sont dispensées des droits et taxes lorsqu'elles sont transportées par mer d'un point à un l'autre du territoire douanier.⁵

1.2.1.1. Le régime de transit sous douane

⁴ Article 115 de code de douanes

⁵ BOURI.C, op cit. P.222

Le transit sous douane contribue à gagner du temps sur l'opération de transport en réduisant les attentes aux différents bureaux de douane. Il évite également les ruptures de charge et autorise le dédouanement dans un bureau proche de l'entreprise.

C'est un régime de contrôle administratif sur l'acheminement des marchandises entre deux ou plusieurs pays ou entre deux localités d'un même pays lorsque ces marchandises sont sous douane. En contrepartie, les marchandises font l'objet d'une suspension des droits, taxes, prohibition et autres mesures économique, fiscales ou douanières. Dans certains cas, elles restent néanmoins soumises à des mesures sanitaires⁶.

1.2.1.2. Le régime de l'entrepôt des douanes

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous surveillances douanière dans des locaux agréés par l'administration des douanes, en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique⁷.

Les marchandises peuvent séjourner en entrepôt pendant un délai un an, sauf propagation accordée par l'administration des douanes⁸.

Ce régime permet d'avoir sur le territoire national des marchandises étrangères. De plus il permet de⁹ :

- Faciliter les négociations ;
- Faire travailler les entreprises Algériennes de prestations de service liées à l'entrepôt banque, assurances et transport...etc. ;
- Faire les achats en grande quantité du produit au meilleur moment et au moindre cout.

Ainsi, il existe trois catégories d'entrepôts des douanes à savoir : l'entrepôt public, l'entrepôt privé, l'entrepôt industriel.

1.2.1.3. L'entrepôt public

⁶ PAVEAU .J, DUPHIL. Avec la collaboration de BARELIER, DUBOIN.J, GERVAIS.F, KUHN.G, LEMAIRE.J.P, LEVY.C, PAVEAU.M, op cit, P .307

⁷ Article 129 du code des douanes

⁸ Article 132 et 133 du code de douanes

⁹ DELMAS.J et CIE. (1987), « Douane et exportation, guide pratique des procédures douaniers », Direction générale des douanes et produits indirect. Collection française, Paris, P.132.

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues par application des dispositions de l'article 116 du code des douanes. Toutefois, l'entrepôt public est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises¹⁰:

- Dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptibles d'altérer la qualité des autres marchandises ;
- Dont la conservation exige des installations spéciales ;
- Toute personne ayant le droit de disposer des marchandises en entrepôts public est autorisée¹¹ ;
- A les examiner ;
- A en prélever des échantillons dans les conditions admises par l'administration des douanes ;
- A effectuer les opérations nécessaires pour leur conservation.

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

1.2.1.4 L'entrepôt privé

L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé. L'entrepôt privé est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations particulières.¹²

1.2.1.5. L'entrepôt industriel

¹⁰ Article 138 du code des douanes.

¹¹ Article 146 du code des douanes.

¹² Article 154 du code des douanes.

L'entrepôt industriel est un établissement placé sous le contrôle de l'administration des douanes, où les entreprises sont autorisées à procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes¹³.

Ce régime présente un double intérêt qui est comme suit¹⁴:

- L'intérêt administratif, réside dans le fait que l'entrepôt industriel à deux fonctions, une fonction de stockage et une fonction de transformation ;
- L'intérêt économique, consiste dans le fait que l'entrepôt industriel permet à son utilisateur d'intervenir en fonction de l'offre et de la demande sur le marché national et international, de bénéficier de la suspension des droits et taxes à l'importation.

1.3. Le régime d'usine exercée

Ce régime permet aux unités économiques à caractère industriel d'avoir un avantage douanier ou fiscal. Les établissements sont considérés sous le régime d'usine exercée, qui procèdent aux opérations suivantes¹⁵:

- Le traitement ou raffinage des huiles brutes de pétrole ou de minéraux, des gaz de pétrole et d'autres hydrocarbures gazeux pour obtenir des produits pétroliers et assimilés, passibles de taxes intérieures de consommation et de toute autre taxe ou redevance ;
- La production des produits pétroliers et assimilés, passibles de taxes intérieures de consommation et de toute autre taxe ou redevance ;
- La fabrication de produits chimiques et assimilés, dérivés du pétrole.

1.3.1. Le réapprovisionnement en franchise

Ce régime douanier permet d'importer, en exonération totale ou partielle (franchise) des droits et taxes à l'importation, les marchandises équivalentes par leurs espaces, leurs qualités leurs caractéristiques techniques à celles qui sont prise sur le marché intérieur, ont été

¹³ Article 160 du code des douanes

¹⁴ KSOURI.L, Op cit, P.237

¹⁵ BOURI .C 207

utilisées pour obtenir des produits préalablement exportés à titre définitif¹⁶. Le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise est réservé¹⁷:

- Aux fabricants, aux exportateurs et propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier ;
- Aux matières premières, aux produits semi finis, aux parties et pièces détachées équivalentes à celles qui, sans avoir été transformées, ont été néanmoins incorporées dans les produits exportés.

1.3.2. L'admission temporaire

Le régime d'admission temporaire permet d'introduire dans le territoire douanier, en exonération totale ou partielle des droits et taxes d'importation, des marchandises non communautaires en vue de les utiliser temporairement à diverses fins : présentations sur des foires, réalisations de travaux, à l'issue de délai de séjour autorisé (24 mois maximum), les marchandises doivent être réexportées en l'état¹⁸. L'exonération totale des droits et taxes est réservée à certaines catégories de marchandises comme : les matériels destinés à être présentés dans une exposition et les matériels pédagogiques, éducatifs, scientifiques, ainsi des marchandises importées pour essai...etc.

1.3.3. L'exportation temporaire

C'est un régime douanier qui permet d'exporter temporairement des marchandises qui se trouvent sur le territoire douanier en vue d'une prestation, d'un emploi, d'une œuvre, d'une transformation, d'une réparation ou d'une exposition dans une foire ou autre manifestation analogue.

Le régime douanier qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibitions à caractère économique et dans un but défini, de marchandises destinées à être réimportées, dans un délai déterminé¹⁹ :

Soit en l'état, sans avoir subi de modification, exception faite, de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait ;

¹⁶ Article 186 du code douane.

¹⁷ KSOURIL op cit, P.236.

¹⁸ PASCO. Corinne, op cit, P.96.

¹⁹ Article 193 du code des douanes.

Soit dans le cadre du perfectionnement passif, après avoir subi une transformation, une ouvraison, un complément de main-d'œuvre ou une réparation.

La personne qui exporte temporairement les marchandises, doit déposer une demande préalable auprès de l'administration des douanes, précisant la nature de l'usage, de l'ouvraison ou de la transformation que ces marchandises doivent subir à l'étranger²⁰

1.3.4. Le régime des magasins centraux d'approvisionnement

Ce régime permet le stockage, sous surveillance douanière et en suspension des droits et taxes, des marchandises appartenant à des fournisseurs étrangers liés à un opérateur public national par contrat de création de magasins d'approvisionnement. Le délai de séjour des marchandises est fixé de deux ans renouvelables.²¹

Section 02 : Les procédures de dédouanement :

Selon l'article (5-f) du code des douanes, le contrôle douanier est un ensemble de mesures prises en vue d'assurer l'observation des lois et règlements en vigueur que l'administration des douanes est chargée d'appliquer, surveiller le territoire douanier et lutter contre la fraude. La procédure de dédouanement est un ensemble de mesures prises par l'administration douanière en vue de la mise en œuvre du contrôle douanier, lequel repose sur un dispositif légal et réglementaire.

À l'importation, la procédure de dédouanement s'articule sur deux étapes principales consistant en : formalités préparatoires au dédouanement et formalités du dédouanement, que nous allons présenter comme suit :

2.1. Les formalités préparatoires au dédouanement

Les formalités préparatoires se résument dans deux notions recouvrant respectivement chacun des stades auxquels se trouvent les marchandises depuis leur introduction sur le territoire national jusqu'à leur affectation à une destination douanière déterminée. Donc, il s'agit de la conduite et la présentation en douane des marchandises, ainsi que la mise en douane des marchandises, que nous allons présenter comme suit :

2.1.1. La conduite et la présentation en douane des marchandises

²⁰ Article 194 du code des douanes

²¹ BOURIC, op cit P.225

Toute marchandise importée, réimportée ou destinée à être exportée ou réexportée doit être conduite auprès d'un bureau des douanes compétent pour y être soumise au contrôle douanier²². L'opération de conduite en douane consiste donc à acheminer la marchandise sans délai, vers le bureau de douane le plus proche de la frontière douanière en empruntant la route légale²³ désignée à cet effet.

Il s'agit là, d'une obligation commune à toutes les opérations de commerce extérieur et à toutes les marchandises, quelle que soit leur valeur, même si elles sont exemptées des droits et taxes. Toutefois, il est à souligner que contrairement aux marchandises importées qui se trouvent sous sujétion douanière dès leur introduction sur le territoire douanier, les marchandises destinées à l'exportation, quant à elles, peuvent circuler librement jusqu'au moment du dépôt de la déclaration qui leur assignant une destination douanière autorisée.

En matière de responsabilité, le transporteur est responsable de la conduite en douane des marchandises importées²⁴. Le déclarant en douane est responsable de la conduite en douane des marchandises exportées.

A l'arrivée du navire au bureau de douane, les marchandises doivent être présentées par la personne qui les a introduites sur le territoire douanier national ou son représentant légal.

Cette opération consiste, par la présentation de certains documents, et communiquer aux autorités douanières le fait de l'arrivée de la marchandise. Pour le transport maritime, dès que le navire franchi un rayon douanier²⁵, le capitaine du navire doit signer et présenter à la première réquisition, le journal du bord ainsi le manifeste de la cargaison. À son entrée au port, le capitaine ou son représentant légal (agent maritime ou consignataire) dépose obligatoirement une déclaration dite sommaire qui est destinée à être déchargée avec les autres

²² Article 51 de code de douane.

²³ En matière de transport terrestre c'est elle qui est désignée par arrêté du wali ; la route légale en matière de transport maritime et aérien et en fait de poursuivre l'itinéraire d'un port ou d'un aéroport au siège d'un bureau de douane.

²⁴ Le capitaine du navire, le conducteur des marchandises ou le commandant de bord. Art 53.61 et 63 du code des douanes.

²⁵ Le rayon douanier est une zone de surveillance spéciale organisée le long des frontières terrestres et maritimes (, Article 28,29 et 30 du code des douanes).

déclarations (provisions de bord et de l'équipage) au bureau dedouane (IS²⁶) dans le délai de 24h (vendredi et jours fériés non compris) après l'arrivée dunavire au port.

2.1.2. La mise en douane des marchandises

La mise en douane a pour l'objet de placer les marchandises dans une enceinte (dépôttemporaire) sous la surveillance douanière en vue de l'accomplissement des formalités dedédouanement²⁷. Elle est matérialisée par le dépôt obligatoire de déclaration sommaire àsavoir : la déclaration générale, la déclaration de cargaison ou de manifeste, la déclaration desprovisions de bord, la déclaration des effets et marchandises de l'équipage, la liste del'équipage, la liste des passagers et tous autres documents exigés par l'administration desdouanes²⁸

La déclaration sommaire doit contenir au moins les indications nécessaires pouridentifier les marchandises (nature et poids brut), les colis (espèce, nombre, marques etnuméros), ainsi le moyen de transport et le lieu de chargement. Elle doit être signée par lecapitaine du navire.

Dès son dépôt, le manifeste est enregistré par le bureau de douane (numéro de gros) quiconstitue la mise en douane de la cargaison, c'est-à-dire sa prise en charge douanière (lemanifeste est saisi par l'agent consignataire au bureau de douane d'entrée, ou à distance s'il est connecté sur le SIGAD (système d'information et de gestion automatisée des douanes), etpuis sa validation qui entraine son enregistrement).

N.B : Le service des douanes doit veiller à ce que l'enregistrement du manifeste n'ait lieuqu'après accostage du navire à quai (visa de la brigade maritime), et non avant, car cetteformalité de mise en douane est une preuve de la présence de la cargaison à quai, ce quipermettra par la suite à la brigade commerciale d'effectuer l'ECOR²⁹ au déchargement àl'aide de l'exemplaire du manifeste enregistré par l'IPS et revêtu du visa de la brigademaritime.

²⁶IPS : Service de navigation qui enregistre, vise et gère les manifestes.

²⁷«Guide générale du commerce international », Collection Guide- plus, Edition MLP, Alger, 1998, P.13.

²⁸ Ces documents sont établis selon les modalités fixées par l'Organisation Mondiale Maritime.

²⁹ ECOR : Service douanier chargé de dénombrement et la reconnaissance de la nature et des marques des colis au débarquement.

Après avoir satisfait aux obligations de la mise en douane et en attendant de leur assigner une destination douanière autorisée, les marchandises sont placées sous le régime des magasins, aires de dépôt temporaire ou ports secs (MADTPS). En effet, le MADTPS est un régime particulier dont le but est d'assurer une situation juridique aux marchandises durant la période d'attente de dédouanement du moment où le transporteur se trouve libéré de sa responsabilité dès la livraison de la marchandise au destinataire final ou à son mandataire³⁰ et la responsabilité du déclarant (commissionnaire en douane) ne se trouve engagée qu'après le dépôt de la déclaration en douane.

Dès leur admission dans un magasin, aire de dépôt temporaire ou port sec, la responsabilité sur les marchandises est transférée du transporteur à l'exploitant de MADT ou port sec³¹.

La durée de séjour des marchandises en magasin ou sur une aire de dépôt temporaire est limitée à vingt et un (21) jours (article 71 alinéa 1 du code des douanes), ces délais visent à éviter l'engorgement des enceintes douanières qui sont destinées au dédouanement et non au stockage. Passé ce délai, les marchandises sont conduites à un lieu désigné par l'administration des douanes pour être constituées sous le régime du dépôt en douane (article 74 du code des douanes). Les marchandises sous surveillance douanière relèvent dès lors de la responsabilité de leur propriétaire (article 207 du code des douanes).

2.1.3. Les formalités du dédouanement

Les formalités du dédouanement proprement dit, dont le support administratif est la déclaration en détail que doit déposer le propriétaire des marchandises ou son représentant habilité. Cette déclaration est traitée par le service des douanes selon un circuit comprenant plusieurs étapes à savoir : la recevabilité, l'enregistrement, la vérification, la liquidation droits et taxes, l'acquiescement droits et taxes et enfin l'enlèvement marchandises.

2.1.3.1. La déclaration en détail

La déclaration en détail constitue l'acte par lequel le redevable manifeste sa volonté de placer sa marchandise sous un régime douanier d'importation ou d'exportation et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime déclaré. Par cet acte, l'assujetti est tenu de

³⁰ Article 739 du code maritime.

³¹ Les obligations et la responsabilité de l'exploitant vis-à-vis de l'administration des douanes, font l'objet d'un engagement cautionné (Article 67 du code de douanes).

fournir aux services des douanes, sous sa seule responsabilité, toutes les indications nécessaires pour permettre l'identification des marchandises et l'application à ces dernières des réglementations auxquelles elles sont soumises³².

Selon l'article 75 du code des douanes, la déclaration en détail « est l'acte fait dans les formes prescrites par le code des douanes, par lequel le déclarant en douane indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier ». Ainsi, cette opération permet de contrôler les marchandises importées ou exportées, de déterminer le régime douanier, de fournir les indications utiles au calcul des droits et taxes, d'appliquer les mesures de prohibition, et de constituer la base statistique de commerce extérieur³³.

2.2. Les modalités d'établissement de la déclaration en détail

Toutes les marchandises importées ou exportées, ou qui changent de régime douanier, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La franchise des droits et taxes ne peut constituer une dispense de la souscription d'une déclaration³⁴.

La déclaration en douane peut être écrite ou verbale³⁵, selon la nature et/ ou la valeur des marchandises, et/ou le caractère de l'opération à savoir commerciale ou non. La déclaration écrite, peut être en détail, ou simplifiée.

La déclaration doit être signée et déposée par le propriétaire de la marchandise, le commissionnaire en douane ou, à défaut, le transporteur dans le bureau de douane habilité à cet effet dans un délai maximum de (21) jours à compter de la date d'enregistrement du document par lequel a été autorisé le déchargement ou la circulation des marchandises à savoir la déclaration sommaire.

La forme de la déclaration en détail est unique à toutes les opérations, elle doit être déposée en cinq (05) exemplaires :

- Une exemplaire douane ;
- Un exemplaire déclarant ;
- Un exemplaire banque ;
- Un exemplaire statistique ;

³²BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri. (2006), « Le droit douanier », 6ème Edition, Edition Economico, P.177.

³³ GUYOMAR. Ader, MARIN. Etienne. (1995), « Commerce internationale », Edition Sirey, Paris, P.135.

³⁴ Circulaire n°67/DGB/CAB/D.110 du 10 Septembre 1999, relative aux procédures de dédouanement.

³⁵ L'exemple de la déclaration verbale : objets et effets personnels des voyageurs.

-Un exemplaire retour.

La déclaration en détail doit être rédigée sur des imprimés fournis par l'administration des douanes, lisiblement sans rature, ni surcharge par procédé dactylographique ou automatisé et ne comporte qu'un expéditeur et un seul destinataire, La déclaration en détail est valable pour l'ensemble des régimes douanier, ainsi elle doit contenir toutes les énonciations nécessaires pour la liquidation des droits et taxes, l'application de la réglementation douanière et l'établissement des statistiques douanières.

2.2.1. Les énonciations de la déclaration en détail

La déclaration en détail comprend soixante-neuf cases numérotées de 1 à 69. Chacune de ces cases est destinée à recevoir un type d'information dont la finalité est de permettre aux autorités douanières et bancaires notamment de bien asseoir leurs décisions qui se rapportent aux transactions commerciales internationales.

Quoi qu'il en soit, les informations contenues dans ces cases forment ce que l'on appelle « les énonciations de la déclaration en détail », lesquelles énonciations peuvent être divisées en cinq catégories que nous allons citer comme suit.³⁶ Dans la première catégorie figurent les renseignements relatifs aux personnes, c'est-à-dire

- L'importateur (nom ou raison sociale, adresse, statut juridique) ;
- L'exportateur (nom ou raison sociale, adresse) ;
- Le déclarant (nom ou raison sociale, adresse, n° de l'agrément).

Dans la deuxième catégorie sont rangées les informations relatives au transport, c'est-à-dire

- Le mode de transport (maritime, aérien, routier, ...etc.) ;
- L'identification du moyen de transport.

Dans la troisième catégorie sont repris les renseignements ayant trait aux marchandises, c'est-à-dire :

- Le pays de provenance, le pays d'origine ou de destination ;
- La désignation des colis (nombre, nature, marques et numéros) ;

³⁶ Article 5 de la décision n°02 du 03 février 1999, J.O.R.A n°22 du 31 mars 1999, P.10, déterminant la forme de la déclaration en détail et les énonciations qu'elle doit contenir et les documents qui doivent y être annexes.

- La désignation des marchandises selon l'espèce tarifaire.

Dans la quatrième catégorie sont indiqués les renseignements en vue de la liquidation des droits et taxes, c'est-à-dire :

- La position tarifaire ;
- Le taux des droits et taxes ;
- Les poids, brut et net ;
- La quantité et la valeur en douane des marchandises ;
- Le code de la monnaie de facturation.

Dans la cinquième et dernière catégorie sont mentionnés divers renseignements concernant notamment :

- Le numéro statistique ;
- Le régime douanier assigné aux marchandises ;
- Les documents présentés à l'appui de la déclaration ;
- Le bureau des douanes concerné ;
- La signature et le cachet du déclarant ;
- La destination à donner aux marchandises importées et leur mode de financement ;
- La nature de la transaction ;
- La qualité de la relation vendeur/acheteur ;
- Le type de manifeste ;
- Le régime fiscal auquel sont soumises les marchandises déclarées ;
- Le numéro de domiciliation bancaire.

Sur les 69 énonciations de la déclaration en détail, il importe de revenir sur trois fondamentaux, eu égard à leur importance.

Aux douanes, on les appelle les éléments essentiels de la taxation. Ce sont l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane des marchandises que nous allons citer comme suit :

a) L'espèce tarifaire des marchandises Le tarif des douanes attribue aux marchandises une dénomination. Celle-ci en constitue l'espèce.³⁷

Avant d'entamer toute recherche visant à classer une marchandise, le déclarant en douane doit d'abord qualifier cette marchandise en se posant quelques questions, notamment³⁸:

Le règne de la marchandise à classer est-il végétal, animal ou minéral ?

Cette marchandise est-elle une matière première, un produit fini, un produit semifini, un produit mélangé ou un article composite ?

Pour pouvoir répondre à ces questions, le déclarant en douane doit avoir deux instruments de travail : le tarif des douanes et les notes explicatives du système harmonisé. Par ailleurs, le déclarant en douane doit maîtriser les méthodes de classement figurant sur ces documents et intitulées des règles générales pour l'interprétation du système harmonisé. Eu égard à l'importation de ces règles, il importe d'en donner quelques explications. Le classement des marchandises dans la nomenclature du système harmonisé est déterminé légalement d'après :

- Les termes des positions et des notes de sections ou de chapitre, et lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes des dites positions et notes ;
- Les règles générales pour l'interprétation du système harmonisé.

b) L'origine de marchandise

Le pays d'origine d'une marchandise est celui où elle a été extraite du sol, récoltée ou fabriquée.³⁹

Pour déterminer l'origine d'une marchandise, chaque pays conçoit, formule et applique des règles particulières, les règles d'origine. Il en existe deux types : les règles d'origine non préférentielles et les règles d'origine préférentielles.⁴⁰

³⁷ Article 10 du code des douanes.

³⁸ KSOURLI, op cit, P.156.

³⁹ Article 14 du code des douanes.

⁴⁰ KSOURLI, op cit, P.161.

Les règles d'origine non préférentielles peuvent être définies comme « l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires appliquées par un pays pour déterminer l'origine d'une marchandise ».

Les règles d'origine préférentielles, elles peuvent être définies comme « celles qu'un pays applique pour déterminer si des marchandises peuvent être admises à bénéficier d'un traitement préférentiel ».

Comme l'exemple de règles d'origine préférentielles, citons celles contenues dans l'accord Euro-méditerranéen établissant une association entre l'Algérie et la communauté européenne et ses Etats membre⁴¹. Il convient de noter que de nombreuses mesures douanières exigent pour être appliquées à l'origine des marchandises, la production par l'importateur d'une preuve documentaire, le certificat d'origine.

La convention de Kyoto⁴² définit le certificat d'origine comme « une formule déterminée qui permet d'identifier les marchandises et dans laquelle l'autorité ou l'organisme habilité à la délivrer certifie expressément que les marchandises auxquelles le certificat se rapporte sont originaire d'un pays donné ». Selon cette convention, « ce certificat peut aussi comporter une déclaration du fabricant, du producteur, du fournisseur, de l'exportateur ou de toute autre personne compétente ».

c) La valeur en douane

La valeur en douane est le troisième élément clé pour l'application des mesures douanières et notamment pour l'opération de taxation. Elle sera également utile pour la mise en œuvre de cautions dans le cadre des régimes douaniers, et détermination l'application éventuelle de mesures de contrôle du commerce extérieur.⁴³

Conformément à l'article VII du GATT et à l'article 16 du code des douanes, l'expression valeur en douane désigne la valeur à tenir pour l'application du tarif douanier. Pour la détermination de cette valeur, ces articles prévoient un principe et des exceptions. L'abstraction faite des exceptions prévues traitant des autres méthodes d'évaluation de la

⁴¹ Cet accord, ayant été signé à Valence, le 22 avril 2002, a été ratifié par le décret présidentiel n°05-159 du 27 avril 2005.

⁴² Convention de Kyoto : Expression utilisée pour désigner la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, adoptée par le conseil de coopération douanière (OMD), à Kyoto, en 1973. Cette convention a été amendée en 1999.

⁴³ LEGRAND.G, MARTINI.H, op cit, P.66.

valeur en douane (la méthode comparative, la méthode déductive, la méthode de la valeur calculée et la méthode de dernier recours), le principe édicté par ces deux articles est que la valeur en douane des marchandises importées est la valeur transactionnelle, c'est-à-dire prix effectivement payé ou à payer.

Lorsque le déclarant ne dispose pas de tous les renseignements nécessaires à l'établissement de la déclaration, notamment ceux relatifs à l'espèce, il est autorisé à examiner les marchandises avant déclaration et prélever des échantillons.⁴⁴ A cet effet, il doit déposer auprès de l'inspecteur principal aux opérations commerciales une déclaration de reconnaissance dite "permis d'examiner". Le dépôt n'a aucun effet sur l'obligation de souscrire une déclaration, ou sur le délai de dépôt de cette dernière.

Le permis d'examiner doit être déposé en triple exemplaire et doit comporter :

- La désignation du bureau de douane ;
- Le nom ou la raison sociale, l'adresse du déclarant et le numéro d'agrément ;
- Le lieu, la date et la signature ;
- Le numéro et la date d'enregistrement du permis ;
- La référence du sommier et de la déclaration sommaire ;
- Le lieu de séjour des marchandises ;
- Le nombre les marques et numéros des colis manifestés ;
- La désignation commerciale des marchandises.

L'agent assistant à l'opération de reconnaissance, doit inscrire sur les trois exemplaires du permis d'examiner les mentions suivantes :

Vu ouvrir et refermer les colis (nombre, marques et numéro) dans le cas d'examen ;

Vu prélever les échantillons mentionnés ci-dessous (désignation, description et quantités) dans le cas d'un prélèvement d'échantillons, avec une quantité d'échantillon raisonnable. L'agent douanier doit veiller afin d'éviter toute manipulation de nature à modifier la présentation de la marchandise⁴⁵

Ajouté à cela, le déclarant peut procéder à deux cas particuliers pour établir la déclaration en détail, soit :

⁴⁴ Article 84 du code des douanes.

⁴⁵ Article 85 du code des douanes.

Au cas où le déclarant ne disposerait pas de tous les renseignements nécessaires à l'établissement de la déclaration en détail, ou ne peut produire immédiatement les documents requis à l'appui de la déclaration, l'administration des douanes peut l'autoriser à présenter une déclaration provisoire et lui laisser le temps de produire les documents manquants ou de compter cette déclaration⁴⁶.

Ainsi, l'administration des douanes peut, aux conditions qu'elle détermine, autoriser l'utilisation des procédures simplifiées de dédouanement dans les cas⁴⁷:

- D'importation fréquente de marchandises faible valeur ;
- D'importation temporaire de moyen de transport routier.

Toute déclaration en détail doit être annexée par une note de détail, qui est un document de synthèse des renseignements contenus dans les documents commerciaux et administratifs annexés au dossier de dédouanement : facture commerciale originale domiciliée, connaissance, certificat d'origine, liste de colisage, etc.). Ce document est établi par le déclarant en douane.

2.2.2. L'introduction du contenu de la note en détail dans le SIGAD

Le contenu de la note de détail est introduit par le déclarant en douane dans le SIGAD (Le système d'information et de gestion automatisé des douanes), soit :

- Dans leurs propres locaux, si ils sont connecter au SIGAD ;
- Dans les bureaux des douanes desservis par le SIGAD.

Au moment de la saisie des éléments de la déclaration (note en détail) dans le SIGAD, le déclarant à trois possibilités:

- a) La validation de la déclaration en détail ;
- b) L'annulation de la déclaration en détail ;
- c) Le stockage en mémoire pendant vingt-quatre (24) heures aux fins de rectification ou de complément.

⁴⁶ Article 86 du code des douanes

⁴⁷ Article 82 du code des douanes et de la décision n°12 du 03 février 1999, relative aux opérations douanières qui peuvent bénéficier de la souscription d'une déclaration simplifiée en lieu et place de la déclaration en détail.

2.2.3. La validation automatisée de la déclaration

La validation automatisée de la déclaration entraîne :

- Son enregistrement et son horodatage ;
- Son affectation à un inspecteur vérificateur ;
- Son édition.

La liquidation de la déclaration se fait de la même manière pour ce qui est du SIGAD, et de la déclaration manuelle. Une fois que la déclaration en détail est éditée par le SIGAD, elle doit être signée par le déclarant et annexée des documents exigibles sous peine de refus d'accès au SIGAD.

Pour le dédouanement à distance, les déclarations éditées dans les locaux du déclarant, doivent être signées et déposées dans les bureaux des douanes territorialement compétentes dans un délai ne dépassent pas les 24 heures.

Conformément aux dispositions de l'article 12 de la décision n° 09 de 03 février 1999 déterminant les conditions et modalités de dédouanement des marchandises par le système informatisé et de gestion automatisée des douanes(SIGAD). Ce dernier assure :

- La recevabilité des déclarations ;
- La liquidation des droits et taxes exigibles ;
- L'exigibilité des documents annexés à la déclaration ;
- La sélection des déclarations admises en circuit de contrôle, ou en circuit pour conforme ;
- La gestion des crédits d'enlèvement.

2.3. L'annulation de la déclaration

La déclaration en détail déposée et enregistrée peut être annulée, si le déclarant en douane apporte la preuve que les marchandises ont été déclarées en détail par erreur ou que cette déclaration ne justifie plus. Les cas d'annulation de la déclaration en détail sont aux termes de la décision n° 08 du 03 février 1999 déterminant les modalités d'application de l'article 89 bis du code des douanes.

A cet effet, l'annulation de la déclaration peut être autorisée, si le déclarant justifié que les marchandises est:

- Déclarées sous un régime douanier inappropriés ;
- Manifestées mais non débarquées ;
- Irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure dûment établie ;
- Non conformes à la commande ;
- Déclarées impropres à la consommation ;
- Vendues aux enchères publiques.

2.3.1. Le stockage en mémoire de la déclaration

Dans le cas de stockage en mémoire, et ce par diverses raisons (manque de documents,...etc.). Cette opération vient compléter la déclaration anticipée, en offrant la possibilité de préparer le dédouanement avant l'arrivée des marchandises, et avant l'ouverture des bureaux des douanes dans le cas du dédouanement à distance.

En cas de validation des données constituant la déclaration, la responsabilité du déclarant est engagée de facto, car sur le plan juridique la validation a la même valeur qu'une signature, le déclarant est sensé avoir pris connaissance des éléments déclarés ainsi que des conséquences qui peuvent en découler.

2.3.2. Le contrôle de la déclaration en douane

Il s'agit, d'une part, du contrôle de la recevabilité des déclarations qui débouche sur la formalité de l'enregistrement et, d'autre part, du contrôle documentaire de la déclaration et de la vérification éventuelle des marchandises ainsi que du règlement des litiges nés encours de vérification.⁴⁸

2.3.2.1. Le contrôle de la recevabilité et d'enregistrement de la déclaration

Dès son dépôt auprès de l'IPS, la déclaration fait l'objet d'un contrôle formel de recevabilité qui consiste à s'assurer⁴⁹ :

⁴⁸ BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri, op cit, P.205.

⁴⁹ www.annugate.com/legislation/Proced douane.Ppp,mise à jour le 13 juillet 2014, consulte le 25 avril 2015.

Dans la forme

- De l'utilisation du cadre adéquat au régime choisi ;
- Du libellé relatif à la désignation des marchandises dans les cases prévues ;
- De l'existence de la date et de la conformité de la signature manuscrite.

Dans le fond

- De l'habilitation du déclarant (propriétaire ou transitaire) ;
- La validité de la signature par rapport au spécimen déposé par le commissionnaire endouane ;
- L'indication des noms, profession et adresse du destinataire et de l'expéditeur.

Des mentions obligatoires

Le contrôle des mentions obligatoires porte sur :

- Le tarif : espèce, origine, provenance, quantités, valeur, régime emballages ...etc. ;
- La satisfaction aux conditions d'exercice du commerce extérieur et des changes ;
- Les prohibitions tarifaires, sanitaires...etc.

Dans l'ensemble, l'IPS doit s'assurer que tous les documents nécessaires sont annexés à la déclaration et qu'ils sont complets et réguliers dans la forme. À l'issue de ce contrôle, le service douanier (IPS) procède soit à l'enregistrement de la déclaration, si elle est reconnue valable, soit elle est immédiatement restituées au déclarant, avec indication du motif du rejet, pour régularisation dans le cas contraire. La formalité de l'enregistrement constitue un acte juridique dont les effets revêtent une extrême importance. Elle a notamment pour effet de faire de la déclaration un acte authentique, cristallisant irrévocablement la responsabilité du redevable et constituant pour le service des douanes le support juridique de ses interventions. C'est la date d'enregistrement de la déclaration qui est prise en considération pour la fixation des droits à percevoir et la détermination de toutes autres mesures réglementaires éventuellement applicables aux marchandises⁵⁰.

L'opération d'enregistrement porte notamment sur l'affectation d'un numéro d'ordre à la déclaration et le report de ce numéro sur les pièces y annexées, l'apposition de la date de son enregistrement, du cachet du bureau de douane et de la signature de l'agent qui a procédé à ces opérations...etc.

2.3.2.2. Le contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration

⁵⁰ BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri, op cit, P.206.

Il s'agit d'une part, de contrôler le bien fondé des énonciations et des documents annexés par un contrôle sur pièce et d'autre part, de procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle physique.

a)La vérification sur pièces

Après recevabilité de la déclaration, le service de l'IPOC procède au contrôle de cette dernière et des documents qui lui sont annexés, en vue de s'assurer de la concordance des énonciations de la déclaration aux éléments d'information figurant sur les documents annexés. A cet effet, l'inspecteur vérificateur procède notamment à :

L'examen de la facture

La facture commerciale est réglementée, elle doit contenir toutes les mentions obligatoires notamment : le numéro et la date d'établissement de la facture, le cachet, la signature et l'adresse du fournisseur, la raison sociale, le mode de transport, la banque de domiciliation, les modalités et la monnaie de paiement, la quantité, le prix global et unitaire...etc.;

L'examen de l'espèce tarifaire

Pour s'assurer de la concordance entre l'espèce déclarée et la marchandise portée sur la facture et que cette espèce n'est pas prohibée ;

L'examen de la licence d'importation

Le service douanier doit vérifier la date d'émission, le visa de l'administration du commerce, le visa de la banque domiciliaire...etc. ;

L'examen de l'origine

La détermination de l'origine est une opération d'une grande importance. En effet, son intérêt dépasse la simple application du tarif douanier. Ainsi, « attribuer à une marchandise telle ou telle origine géographique, c'est non seulement décider du taux de droit de douane qui lui est imposé, mais également désigner le régime des mesures non tarifaires qui lui seront

appliquées (restrictions quantitatives ou au contraire libération, mesures anti-dumping entre autres) ⁵¹

L'examen de la provenance

Celle-ci s'entend du pays dans lequel a commencé le dernier transport de la marchandise. La provenance d'un produit n'a pas d'intérêt tarifaire mais elle est prise en considération surtout pour l'application des mesures d'ordre sanitaire ou phytosanitaire. Pour l'établissement de la provenance, le service douanier examine les connaissements, livres et autres papiers de bord.

Conformément au code des douanes, le service des douanes (IPOC) peut se contenter de ces seuls contrôles dits « sur pièces », sans procéder à la vérification des marchandises, lorsque la déclaration est sélectionnée par le système dans le circuit orange. Dans ce cas, la déclaration est dite « admise pour conforme ». Toutefois, le circulaire N°67/DGD/CAB/D.110 du 10 septembre 1999 relative aux procédures de dédouanement ajoute que « les déclarations peuvent être admises pour conformes, sans vérification effective des marchandises, lorsque les droits et taxes en jeu, sont de peu d'importance ou encore lorsque les conditions dans lesquelles s'accomplissent les opérations présentent toutes les garanties désirables de régularité. Mais le nombre, les marques et les numéros des colis doivent obligatoirement être vérifiés ».

2.4. La vérification des marchandises

Après l'enregistrement de la déclaration en détail, les agents des douanes procèdent, s'ils le jugent utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées⁵². Cependant, le circulaire n°67/DGD/CAB/D.110 du 10 septembre 1999 relative aux procédures de dédouanement dispose que « compte tenu des circonstances particulières actuelles, les agents vérificateurs devront impérativement et sous peine d'en répondre personnellement et périodiquement en cas d'existence de marchandises de fraude, et de procéder à une visite systématique des marchandises et des moyens de transports ».

⁵¹ BERCHICHE. Abdelhamid. (2011), « Cour de droit douanier », Institut économique, douanier et fiscale : IEDF, Algéro-tunisien, P.36.

⁵² Article 92 du code des douanes.

a) Les conditions préalables

La vérification des marchandises déclarées ne peut être faite que dans les magasins et aires de dépôt temporaire ou dans les lieux désignés par l'inspecteur principal aux opérations commerciales (IPOC). Par exception, quand les circonstances le justifient (arrimage spécial, objets dont la manipulation est difficile ou dangereuse, vérification nécessitant des appareils ou des installations appropriées... etc.) L'IPOC peut autoriser, sur demande écrite du déclarant avec engagement de supporter les frais résultant de ces opérations, la visite des marchandises dans les établissements du destinataire ou de l'expéditeur. Durant les opérations de vérification, la présence du déclarant est obligatoire. Lorsque le déclarant régulièrement convoqué ne se présente pas pour assister à la vérification, l'administration des douanes lui notifie, par envoi recommandé avec accusé de réception, son intention de procéder à la vérification. Si, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de l'accusé de réception, après cette notification, le déclarant ne se présente pas, le receveur des douanes demande au président du tribunal, dans le ressort duquel est situé le bureau de douanes, de désigner d'office une personne pour représenter le déclarant défaillant et assister à la vérification de la marchandise⁵³

b) La pratique de la vérification

Hormis le cas où les agents de douane suspectent une irrégularité où ils ont l'obligation de procéder à une vérification intégrale, la vérification effective des marchandises déclarées à l'importation porte sur une partie des marchandises désignées dans la déclaration (vérification par épreuves). A cet effet, l'IPOC fixe en fonction de la nature des marchandises, le nombre de colis et d'articles déclarés, un certain nombre d'épreuves auxquelles seront soumises les marchandises.

A l'issue de la vérification par épreuve, si le vérificateur constate un excédent, il procède à la multiplication de la différence constatée proportionnellement à la quantité déclarée, en supposant que cet excédent est uniforme dans tous les colis, mais s'il s'agit d'un déficit, seules les quantités constatées manquantes lors de la vérification sont prises en compte, en supposant que les autres colis non vérifiés sont conformes à la déclaration. Néanmoins cette règle doit être soumise à l'acceptation du déclarant, qui doit mentionner

⁵³ Article 95 du code de douanes.

accord sur la déclaration. En cas de rejet, obligation est faite à l'inspecteur vérificateur de procéder à la vérification intégrale des marchandises.

Au cours de la vérification sur épreuve, le service douanier peut être amené à prélever des échantillons. Dans ce cas, un bulletin d'analyse est établi, spécifiant notamment : la date, le numéro du produit, la quantité prélevée, le nom de l'inspecteur vérificateur et son visa individuel. Ce bulletin d'analyse doit être contre visé par l'inspecteur principal.

D'une manière générale, le prélèvement doit être limité aux quantités de marchandises strictement indispensables. Les échantillons non détruits de fait de l'analyse doivent être restitués au déclarant.⁵⁴

Au terme de la vérification, un certificat de visite est établi au verso de la déclaration. Constituant un acte authentique engageant la responsabilité de son signataire et une preuve quant à la régularité de l'opération, ce certificat indique d'une manière concise mais avec clarté et précision le détail de l'opération et ses résultats.

En fait, le certificat de la visite est composé de deux parties:

Le certificat de reconnaissance du service

Il est daté et signé par l'agent ayant effectué la vérification, c'est une description succincte de l'ensemble des opérations et constatations matérielles effectuées par les agents des douanes (dénombrement ou reconnaissance des marques et numéros des colis...).

Le certificat de la visite proprement dit

Il exprime l'appréciation du service quant à la conformité de la déclaration, Il est obligatoire et rédigé même en l'absence de la vérification physique des marchandises. Daté et signé, il fait ressortir notamment :

- Les énonciations de la déclaration admise pour conforme ou vérifiée;
- Les pièces sur lesquelles a porté le contrôle;
- L'acceptation ou le refus de la reconnaissance du service par le déclarant;
- La constatation d'infractions éventuelles...etc.

⁵⁴ Article 96 du code des douanes.

2.4.1. Le règlement des litiges nés en cours de vérification

Au cours des vérifications, le service des douanes peut être amené à constater des irrégularités dans la déclaration. Dans ce cas, une notification doit être faite au déclarant, en même temps que la reconnaissance du service en faisant approuver par le déclarant les résultats de cette vérification par les termes : «J'accepte la reconnaissance du service et les suites contentieuses éventuelles».

Lorsque le déclarant conteste la reconnaissance des services de la douane, « deux cas sont à considérer :

Lorsque la contestation porte sur des éléments matériels vérifiables tels que le poids, le volume ou lorsque le litige est relatif à une question de droit (interprétation d'un texte législatif ou réglementaire par exemple), l'affaire donne lieu à rédaction d'un procès-verbal de saisie et se poursuit selon les règles de droit commun du contentieux douanier répressif ;

En revanche, lorsque la contestation porte sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises, la loi a estimé qu'en raison de la complexité des règles opposées au redévolable, il serait arbitraire de s'en tenir à la seule interprétation de l'administration des douanes. Le litige est, dans ce cas, soumis à l'arbitrage d'une autorité indépendante du service des douanes, à savoir la Commission nationale de recours prévue par l'article 13 du Code des douanes »⁵⁵.

2.4.2. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

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

S'agissant des déclarations admises pour conforme sur documents, le montant des droits et taxes à payer est celui déterminé par les énonciations de la déclaration. Lorsque l'importateur ne demande pas le bénéfice de la clause transitoire conformément aux dispositions de l'article 07 du code des douanes, les taux et tarifs applicables pour le calcul des droits et taxes, sont ceux en vigueur à la date de l'enregistrement de la déclaration.

⁵⁵ BERCHICHE .Abdelhamid, op cit, P.47.

Néanmoins, et en cas où le bon à enlever n'a pas été délivré le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux, conformément aux dispositions de l'article 103 du code des douanes. Par ailleurs, s'agissant des valeurs administrées applicables à certaines marchandises, dont la liste est régulièrement transmise aux services, il est à rappeler que la date d'application de ces valeurs est fixée par les notes accompagnant ces valeurs.

Aucune autre date ne doit être prise en compte, ni aucun bénéfice de clause transitoire ne doit être accordé à cet effet. Conformément aux dispositions des articles 108 et 109 bis du code des douanes, pour l'enlèvement des marchandises, le déclarant peut à défaut de paiement au comptant des droits et taxes présenter :

- Des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre (04) mois d'échéance, lorsque la somme à payer après chaque décompte dépasse cinq mille (5000) DA ;
- Ou une soumission annuelle cautionnée de crédit enlèvement.

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

2.4.3. L'enlèvement des marchandises

Une fois les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit, ou bien consignés ou garantis, les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises. Cette opération doit être réalisée dans les quinze (15) jours qui suivent l'obtention de la mainlevée, sous peine de mise en dépôt de ces marchandises, et leur vente aux enchères publiques à la charge du propriétaire. Les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités territoriales, ou les établissements publics à caractère administratif peuvent conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes, à défaut de paiement du montant des droits et taxes au comptant, procéder à l'enlèvement de leurs marchandises, sous réserve de présenter aux services des douanes un engagement à payer ces droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois (03) mois.

Conclusion

En guise de conclusion, nous saisissons que toutes les marchandises importées doivent être soumises à des dispositions législatives et réglementaires : fiscales, économiques, politiques, sanitaires et commerciales, que l'administration des douanes est chargée de les

respectées Ainsi, avant d'être introduites sur le territoire national, toutes les marchandises doivent passer par les procédures de dédouanement définies comme étant les mesures d'ordre législatif et réglementaire mises en place en vue d'assurer une correcte perception des droits et taxes.

Introduction

L'entreprise ENIEM fait partie des entreprises publiques les plus connues de l'Algérie, elle constitue celle qui détient le titre du monopole du marché Algérien.

Afin de maintenir son titre de monopole du marché Algérien et avoir une place sur le marché international elle est appelée à suivre les étapes qui détermineront son bon fonctionnement et les réglementations qui sont liées au commerce international.

Section 1 : Présentation de l'ENIEM

Il est nécessaire de commencer par la présentation de l'entreprise que nous allons étudier tout au long de cette partie. En plus des éléments relatifs à sa création, à sa mission, à ses objectifs et à la structure de son emploi, nous allons nous intéresser à son mode d'organisation induit par sa segmentation en domaines d'activités stratégiques.

1.1.Sa Création :

L'Entreprise nationale des industries de l'électroménager (ENIEM) est constituée par le décret n° 83 du 02/01/1983. Elle est issue de la restructuration organique de la SONELEC, créée en 1974 dont la production dans le domaine de l'électroménager a démarré en 1977. L'ENIEM a été transformée en entreprise publique économique (société par actions) en 1989 et elle a été dotée d'un capital social de 4 000 000 DA. Son capital social en 2009 est de 10279800000 DA, il est détenu en totalité par la SGP INDELEC dont elle relève actuellement.

1.2.Mission et objectifs :

La mission de l'ENIEM consiste dans la fabrication, l'assemblage, la vente et la promotion des services après-vente des produits électro-ménagers. L'ENIEM a évolué dans un environnement où la contrainte budgétaire n'existait pas et l'objectif de rentabilité n'a jamais été une priorité. Les objectifs sociaux ont de tout temps dominé et la législation favorisait les valeurs sociales (le maintien de l'emploi, augmentation des salaires,...). Aujourd'hui, l'ENIEM se met sur un autre chemin, où la rentabilité constitue l'objectif ultime de toute entreprise. Elle affiche les objectifs suivants :

- Le maintien de sa position concurrentielle sur le marché national en améliorant la qualité de ses produits et en suivant l'évolution du marché.
- La réalisation d'une rentabilité financière en augmentant le chiffre d'affaires et en réduisant les coûts ;

1.3. Structure de l'emploi :

Tableau 03: Evolution des effectifs de l'ENIEM selon la catégorie socioprofessionnelle

Catégorie socioprofessionnelle	2006	2007	2008	2009
Cadre	330	311	311	324
Maitrise	691	690	669	550
Exécution	1503	1453	1347	1202
Total	2524	2454	2327	2076
Taux d'encadrement	13%	12%	13%	15%

Source : Direction des ressources humaines. ENIEM.

Nous remarquons que l'effectif total de l'ENIEM a connu une baisse continue de 2006 à 2009. Cette situation est le résultat des départs à la retraite (retraite normale et retraite anticipée). Le taux d'encadrement a baissé en 2007 par rapport à 2006 en raison de la baisse de l'effectif des cadres. Cependant, Sa hausse en 2007 n'est pas le résultat de l'augmentation de ce dernier mais la baisse de l'effectif des deux autres catégories, la maîtrise et l'exécution.

Par contre, en 2009 la hausse du taux d'encadrement est le résultat de la hausse de l'effectif des cadres et la baisse de l'effectif des deux autres catégories.

1.4.L'organisation générale de l'ENIEM :

L'organisation structurelle de l'ENIEM se présente comme suit:

- Le siège social
- Le complexe d'appareils ménagers (CAM)
- L'unité commerciale
- La filiale FILAMP (production de lampes électriques)
- La filiale EIMS de production de sanitaires (Production de lavabos, baignoires, éviers)
- La restructuration du CAM en 1998 a donné lieu à sa réorganisation en trois unités de production spécialisées par produit: L'unité froide
- L'unité cuisson
- L'unité climatisation

Le CAM compte également l'unité prestation technique dont le rôle est de fournir des prestations techniques et des services nécessaires aux unités de production, tel que:

- Réparation des outils et des moules;
- Fabrication de pièces de rechange mécanique;

- Conception et réalisation d'outillage;
- Gestion des énergies et des fluides;
- Gestion informatique; etc.

Les unités de production disposent d'une autonomie de gestion étendue à l'ensemble des fonctions et sont rattachées fonctionnellement à la direction générale. Cette dernière est responsable de la stratégie et du développement de l'entreprise. Elle exerce son autorité fonctionnelle et hiérarchique sur l'ensemble des directions et des unités.

1.5. Segmentation stratégique de l'ENIEM :

La segmentation consiste à «percevoir les différences et les ressemblances entre les éléments d'un ensemble, d'en faire une partition en sous-ensembles : chaque sous ensemble étant homogène est différent des autres». Dans la segmentation stratégique d'une entreprise ces sous-ensembles sont appelés domaines d'activités stratégique (DAS). Ces derniers «sont des sous-ensembles d'activités d'une entreprise qui ont des facteurs clés de succès semblables et qui partagent des ressources et des savoir-faire. La segmentation est nécessaire pour dégager les principales orientations stratégiques pour chaque domaine d'activité et élaborer une stratégie globale de l'entreprise.

1.5.1. Les bases de la segmentation :

Les produits de l'ENIEM étaient regroupés dans un seul domaine d'activité. Cet ensemble avait une structure de coût globale et générait un résultat global. «L'entreprise ignorait à cet effet le produit générateur du profit et celui dont la marge était négative». La restructuration du complexe d'appareils ménagers en centres d'activités stratégiques (CAS) était justifiée par le CETIC comme suit :

- Les produits de l'ENIEM sont homogènes, fabriqués en très grandes quantités et distribués sur tout le territoire national ;
- Les produits sont différents sur le plan technologique ;
- Les produits s'adressent à des marchés qui peuvent nécessiter des adaptations particulières à chaque produit ;
- Les produits sont fortement concurrencés.

La segmentation en trois CAS s'est faite à partir des métiers technologiques. Les produits qui font appel aux mêmes métiers sont regroupés dans le même CAS. L'ENIEM maîtrise en effet plusieurs métiers technologiques pour la fabrication de ses produits :

- Transformation de la tôle ;
- Transformation plastique ;

- Transformation de tubes et fils ;
- Soudage ;
- Traitement et revêtement de surfaces ;
- Moussage ;
- Contrôle qualité des produits ;
- Maintenance des équipements et des moyens de production ;
- Production et distribution des utilités ;
- Production et distribution d'eau chaude et surchauffée ainsi que d'air comprimé ;
- Distribution de gaz (cyclopentane, azote, argon) ;
- Contrôle et analyse, chimie, métallurgie, essais produits ;
- Fabrication mécanique ;
- Traitement thermique ;
- Fonctions de soutien technique .

1.6. Présentation des centres d'activité de l'ENIEM

L'entreprise est organisée par centres d'activités stratégiques, qui se composent de trois unités de production, au sein de son complexe.

1.6.1. Unité froid :

Il est composé de quatre lignes de montage:

- Une ligne pour les réfrigérateurs table top, petit modèle;
- Une ligne pour les réfrigérateurs grands modèles;
- Une ligne pour les congélateurs et les conservateurs;
- Une ligne pour le réfrigérateur 520 Litre.

Et des ateliers de fabrication suivants:

- Refend âge et coupe en longueur de la tôle;
- Presse et soudure;
- Pièces métalliques;
- Traitement et revêtement de surfaces;
- Thermoformage et moussage.

Gamme de produits

- Réfrigérateur 160 L / 1 porte ;
- Réfrigérateur 240 L / 1 porte ;
- Réfrigérateur 350 L / 1 porte ;
- Réfrigérateur 330 L / 2 portes ;
- Réfrigérateur 520 L / 2 portes ;

- Réfrigérateur No Frost 375L / 2 portes ;
- Réfrigérateur 500L / 2 portes ;
- Réfrigérateur combiné (réfrigérateur, congélateur) / 290L ;
- Armoire vitrée 675L ;
- Congélateur vertical 220 L ;
- Conservateurs BAHUT 350 L et 468 L ;
- Conservateurs.

1.6.2. Unité cuisson :

Il est constitué de deux lignes de montage et trois ateliers de fabrication:

- Tôlerie;
- Mécanique (fabrication de diverse pièces: tubes gaz, brûleurs, pièces en tôle,...);
- Traitement et revêtement de la surface.

Gamme de produits

- Cuisinière 04 feux ;
- Cuisinière 05 feux ;
- Cuisinière 04 feux INOX ;
- Cuisinière Luxe 04 feux.

1.6.3. Unité climatisation :

Il est constitué d'un atelier presse pour tôlerie et de trois lignes de montage:

- Une ligne pour les climatiseurs ;
- Une ligne pour les machines à laver ;
- Une ligne pour les chauffe-eau / bain.

Gamme de produits

- Climatiseurs individuels type fenêtre de 9000 à 18000 BTU/h ;
- Climatiseurs individuels de type Split système de 7000 à 24000 BTU/h ;
- Machine à laver le linge (7 KG de capacité) ;
- Chauffe-eau / bain: 5 Litres et 10 Litres.

Cette unité climatisation abrite des produits hétérogènes car le métier principal dans ce domaine est le montage. Nous remarquons que les différents CAS partagent des métiers communs notamment le traitement de la tôle, le revêtement de surface et le montage. Si chaque CAS dispose de ses propres ateliers, les moyens matériels et les bâtiments sont interdépendants. Ces moyens communs sont gérés par l'unité froide.

La division en centres d'activités stratégiques faisait partie du programme de privatisation de l'entreprise : On considérait qu'il était plus facile de trouver un partenaire

pour l'entreprise et qui va s'intéresser à un seul domaine. Cependant cette organisation a engendré :

- La complexité des opérations de gestion due à la redondance des fonctions ; La non exploitation des synergies possibles entre les unités.

Par ailleurs, «le cloisonnement des structures et leur dispersion géographique ont entraîné un manque de contacts et une insuffisance dans les relations de travail»

Conclusion :

L'entreprise ENIEM reste le leader dans la production et la commercialisation des produits électroménager en Algérie, grâce notamment à la qualité des produits dans elle dispose et le service après-vente quelle mis aux services de sa clientèle.

Section 2 : Présentation de l'opération d'importation

Introduction

Afin d'assurer l'approvisionnement adéquat des besoins de l'unité froid de l'entreprise ENIEM de Tizi-Ouzou, le service Achat s'accorde un temps suffisant pour préparer ses actions qui doivent effectuées un mécanisme organisé par étapes pour le bon déroulement de l'opération d'achat.

2.1. Présentation de produit importée

L'entreprise ENIEM a acquis deux produits pour la fabrication des joints de porte pour réfrigérateur par facture commerciale N° 300215 établis le 21.01.2019 par le fournisseur INDUSTRIE ILPEA S.P.A sis à Malgesso, Italie. (**Annexe N° 01**)

2.1.1. Transit principale

- Genès port Italien /Port d'Alger ;
- Navire: MARFRET NIOLON ;
- Gros N°: 292 ;
- Date de chargement: 31/01/2019 ;
- Date d'arrive: 03/02/2019.

2.1.2. Moyen de paiement

Paiement contre documents par traite acceptée payable 90 jours de la date de la réception de connaissance (B/L) qui s'est fait le 31/01/ 2019 par l'intermédiaire de la banque extérieure d'Algérie (Agence site ENIEM) à la banque du fournisseur (Banco d'appoggio).

2.1.3. Incoterm appliqué

Dans cette opération l'incoterm utilisé est l'incoterm FOB, l'entreprise ENIEM se chargera de dédouaner des marchandises à l'import.

2.2. Le pré-dédouanement

Le pré-dédouanement consiste à faire contrôler par les services de douane et d'immigration des marchandises dans le port de départ par des agents officiels.

2.2.1. La conduite en douane des marchandises

Avant l'expédition des marchandises, le fournisseur (Industrie ILPEA S.P.A) faxe les documents nécessaires à son acheteur (ENIEM), qui s'est chargé d'assurer sa marchandise auprès d'une compagnie d'assurance, dans ce cas c'est la société Algérienne des assurances (SAA) qui a établi l'avis d'aliment.

2.2.2. Présentation de journal de BORD

Juste après l'arrivée du navire à la zone maritime des rayons des douanes, le capitaine du navire (MARFRET NIOLOON) présente le journal de Bord et la manifeste de cargaison, à la douane d'Alger port qui s'est chargée de vérifier leurs véracités. La compagnie de transport « Nashco » nationale (shipping company) a établie l'avis d'arrivée que les agents de l'ENIEM peuvent récupérer avec le pli-cartable qui contient les documents suivants :

- Certificat d'origine
- Connaissance originale + Copie non négociable
- Facture commerciale originale
- Liste de colisage
- Certificat de conformité

N.B Parfois le pli-cartable ne contient pas forcément les documents précités.

2.2.3. Etablissement de l'avis d'arrivée

Une fois que le bateau a accosté, le cosignataire établit un avis d'arrivée sur la base du manifeste de cargaison de navire, et le transmet à son propriétaire « ENIEM ». Le document sert à l'avisé de l'arrivée de la marchandise d'une manière officielle et comporte les mentions suivantes :

- Le nom du navire : MARFRET NIOLON
- Réceptionnaire (destinataire) : ENIEM Unité Froid
- Port de chargement : GENES Port Italien
- Date de chargement : 31.01.2019
- N° du connaissement : G1100267
- Port et date d'accostage : Port d'Alger le 03.02.2019
- Nature de la marchandise : Joint sup et joint lab
- Nombre de colis : 4
- Point brute total : 5 539.00
- Nombre de contenues : 1
- Gros : 292
- Les frais de débarquement : 128 089.97
- Le fret : 82 510.49

2.2.4. Formalités d'échange

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

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

Après réception de l'avis d'arrivée, les agents de L'ENIEM (destinataire de la marchandise) muni de connaissement (faxé), et de cheque des frais et frets, ce présenteront auprès de la compagnie de transport, qui leur remis le bon à délivrer et le plis-cartable.

Il est à signaler que le paiement des frais et frets ainsi que le cautionnement des containers se fait au comptant pour les consignataires.

Après l'opération d'échange, la compagnie de transport remet à l'ENIEM le bon à délivrer de la marchandise, cette derniers reste encore sous la responsabilité de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), qui assure le magasinage et le gardiennage jusqu'à l'accomplissement des formalités de dédouanement.

2.3 Le connaissement

Toute marchandise qui est transportée par bateau est accompagné d'un titre de transport appelé connaissement ou B/L (bill of lading) universellement. L'envoi du document se fait par pli-cartable ou par canal bancaire, le connaissement constitue un contrat de transport en même temps un acte de propriété et personne peut réclamer la propriété de la marchandise auprès des transporteurs s'il ne présente pas le connaissement originale. L'expéditeur et le destinataire de la marchandise ainsi que le nom de banque si le connaissement est à l'ordre de la banque.

Au verso du document, sont reprises les conditions correctionnelles du transport international maritime.

Ce connaissement est établi à l'expéditeur généralement par le transitaire mandaté par l'expéditeur généralement par le transitaire mandaté par l'expéditeur (le chargeur) et signe pour le compte de transporteur par son agent maritime agréé ou le capitaine du navire un cachet (ON BORD) y'est opposé pour attester que la marchandise est prise en charge à bord.

Le connaissement est établi en quatre exemplaires (connaissement chef + (03) trois originaux) ainsi que des copies non négociables.

Le connaissement chef est garde à bord par le capitaine du navire :

Les connaissements originaux plus les copies sont remis aux propriétaires des marchandises par canal bancaire ou par bancaire ou par plis-cartable.

2.3.1 La mise en douane des marchandises

La mise en douane consiste à placé les marchandises dans une ancienneté, sous surveillance douanière, en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement.

La mise en douane est matérialisée par le dépôt obligatoire de la déclaration sommaire (le manifeste) enregistrée sur le registre de gros.

2.3.2. Le gros

Dès la remise du manifeste de cargaison au service des douanes du port, de débarquement par le transporteur, le service des douanes procède à l'enregistrement dit de gros et appose sur les cinq exemplaires du manifeste. Le numéro de gros et l'article, puis le service de douane remis une copie au transporteur signé par les deux partie.

2.3.3. L'écorce des marchandises

Au déchargement des marchandises deux agents de douane et en présence de transporteur procèdent au dénombrement des colis mentionnés sur le manifeste et le nombre de colis réellement déchargés.

2.3.4. L'escorte des marchandises

Elle consiste dans l'accomplissement par les agents de douane des marchandises, qui sont placés sous douane en attendant, l'établissement de la déclaration simplifiée de transit routier (DSTR), pour pouvoir les acheminer du port d'Alger vers l'entrepôt sous douane de l'ENIEM de Tizi-Ouzou.

2.4. Procédure de dédouanement des marchandises importées

2.4.1. La déclaration simplifiée de transit routier (DSTR)

1) L'établissement de la déclaration (DSTR) (Annexe N° 4)

La déclaration simplifiée du transit routier (DSTR) est accordée par les services de douane après la présentation des documents justifiant l'existence d'un entrepôt privé à savoir :

- Un agrément de l'entrepôt privé de l'ENIEM ;
- Annexe 3 (demande de bénéficier de la procédure de transit simplifiée)
- Annexe 4 (soumission générale) ;
- photocopie du registre de commerce ;

En plus des documents concernant la marchandise en occurrence.

- copies de la facture commerciale (annexe 01) ;
- copies de l'avis d'arrivée (annexe 02) ;
- copies du connaissement ou B/L (annexe 03) ;

Et tous ces documents comprennent deux copies.

La DSTR est une déclaration simplifiée sans calculer des droits et les taxes

Exigées pour transférer la marchandise sans escorte du port d'Alger vers l'entrepôt sous douane de l'ENIEM (Oued-Aissi)

La douane a enregistré cette déclaration sous N° 002703 le 06/02/2019.

NB : l'administration des douanes délivre la DSTR en quatre exemplaires :

- un exemplaire **bon à enlever** qui est remis au transitaire de l'ENIEM pour effectuer l'enlèvement des marchandises.
- un exemplaire a **Retour** que les agents de douane renvoient à l'administration des douanes dès l'entrée des marchandises à l'entrepôt privé et sur lequel il doit mentionner rien à signaler (RAS)
- un exemplaire **Destinataires** qui permet de prendre possession des marchandises par son propriétaire, et qui sert de document pour l'établissement de la déclaration d'entrepôt privé (D11).

-un exemplaire **Départ** qui doit rester à l'administration des douanes pour servir de pièce justificatives pour les statistiques.

Pour pouvoir effectuer l'enlèvement des marchandises, l'agent de transit de l'ENIEM doit avoir le **bon à délivré** auprès de la compagnie de transport NASHCO après présentation de connaissance originales ou B/L (bill of lading) ainsi que le paiement des frais et fret.

2.4.2. La sortie des marchandises du port

Pour faire sortir les marchandises de port d'Alger il est nécessaire de fournir les documents suivants :

- Le connaissance : (voir annexe N°03) ;
- La facture commerciale : (voir annexe N °01) ;
- La note de détail ;
- La DSTR :(voir annexe N° 04) ;
- La liste de colisage ;
- L'avis d'aliment ;

Une fois les formalités douanières achevées, l'entreprise ENIEM sollicite un agent des douanes pour effectuer l'escorte des marchandises.

Ce dernier est tenu de récupérer (l'exemplaire retour) de la déclaration simplifiée de transit routier et présenter l'exemplaires (bon à enlever) a opération de chargement des marchandises sur les camions, et doit surveiller le convoi pour éviter le déchargement frauduleux (détournement des marchandises) et assiste également au déchargement des marchandises à l'intérieur de l'entrepôt prive.

Il est à noter que l'entrepôt privé ferme à double clé, l'une détenue par l'agent de douane, l'autre par les concessionnaires de l'entrepôt. l'entrée à l'entrepôt prive s'effectue en présence de l'agent de douane, ce dernier doit mentionner sur l'exemplaire (retour) de la déclaration simplifiée de transit routier (DSTR) que la marchandise est arrivé conforme puis doit la remettre au bureau de départ, le quatrième exemplaire (destination)est remis à l'entreprise ENIEM pour établir une déclaration de mise à l'entrepôt prive (D11).

2.5. La déclaration de mise à l'entrepôt prive (D11)

2.5.1. L'entrée des marchandises

A l'arrivée des marchandises à l'entrepôt sous douane de l'ENIEM, les agents de transit et l'agent de douane qui procèdent au dépotage à l'entrepôt qui sera fermé à double clés.

A partir de là, le déclarant de l'entreprise procède à l'établissement de la déclaration de mise à l'entrepôt privé (D11), sur laquelle sont déclarées les marchandises à entreposer, les principaux éléments de la déclaration de mise à l'entrepôt (D11) sont :

- Les codes et libellés de régime assigné (annexe N° 05).
- L'origine de la marchandise (annexe N°06)
- l'espèce tarifaire.
- le régime douanier précède DSTR.
- la note de détail
- la facture commerciale.

Le dossier de la déclaration de mise à l'entrepôt privé (D11), sera déposer au bureau de douane de TIZI-OUZOU pour être avisés, et ci –elle est admis (conforme) l'inspecteur principale de section (IPC) qui procède à son enregistrement.

Pour ce cas précis l'enregistrement de la déclaration de mise en entrepôt sous douane de l'ENIEM (oued Aissi) s'est effectué le 27/02/2019 sous le n° 000111

2.5.2. Séjour des marchandises en entrepôt privé

La durée de séjour des marchandises en entrepôt privé est de un (01) an maximum. A l'expiration de ce délai si son propriétaire ne procède pas à son dédouanement ces marchandises serrant inscrite sur le registre de dépôt au niveau de bureau de douanes existant. Ce dernière donne encore un délai de prolongation de quatre moins, et si l'enlèvement n'est pas opère, la douane procèdera à sa vente aux enchères publiques. Et pour ce cas précis la durée a était de 16jours.

2.5.3. L'établissement de la déclaration de mise en entrepôt privé

Vingt-quatre (24) heures après l'entrée des marchandises à l'entrepôt privé le services de transit de l'entreprise doit déposer une déclaration en détail de mise en entrepôt (D11) L'inspecteur des douanes procède à l'enregistrement en code la déclaration de mise en entrepôt en commencent chaque début d'année par le numéro 110 001 sur le sommaire de la déclaration et sur la partie gauche du registre réserve a cette effet, et c'est à la base de cette déclaration (D11) quant apure la déclaration simplifier de transit routier (DSTR).

2.5.4. La déclaration en détail de (D11) doit contenir les éléments suivants :

- *l'importateur :
- ENIEM Unité Froid ;
- Zone industriel AISSAF IDIR (oued- Aissi) ;
- Code fiscal : 13314860159 ;

*Fournisseur :

- Industrie ILPEA S.P.A
- ETALIE

*Désignation des marchandises:

- Collection dites CKD
- Joints de porte pour Réfrigérateur

*Origine des marchandises :

- Italie code pays 550
- Valeur en euro : 15755,50(EUR)
- Assurance en dinars : 00000
- Le Fret en dinars : 82510,49
- Le navire : MARFRET NIOLON

*Déclaration sommaire :

- Gros n°292
- Article 58 du 03/02/2019
- Le taux de change : 1EUR=135.26 DA
- Pays provenance :
 - Genes ITALIE code pays 550

*Point net : 5 539,00 kg

-Code statistique (position tarifaire)

Joint sup : 8418212000

Joint lat. : 8418212000

2.6. Documents (pièce) à joindre

Note de détail des valeurs en suspensions des droits et taxes .Facture portant domiciliation n° 2008 410 000 75 euro en plus de DSTR. Ce dossier sera transmis à la douane après vérification et enregistrement.

Après l'enregistrement de cette déclaration (D11) le service de douane de Tizi-Ouzou, Remet à l'agent de l'ENIEM l'exemplaire (déclarent) de la déclaration de mise en entrepôt afin qu'il puisse servir de base pour la déclaration de mise à la consommation.

N-B : La déclaration de la mise en entrepôt privé (D11) se fait en quatre exemplaires :

- N°1- l'exemplaire douane qui est l'original reste à l'administration de douane
- N°2- l'exemplaire déclarant qui sera remis au déclarant de l'entreprise.
- N°3- l'exemplaire banque qui revient à la banque
- N°4- l'exemplaire retour qui revient au service des statistiques de la douane.

Après le retour de la déclaration de mise en entrepôt privé de bureau des douanes de Tizi-Ouzou, le déclarant de l'ENIEM procède à l'établissement de la déclaration de mise à la consommation finale (D3)

2.6.1. La déclaration de mise à la consommation

- Etablissement de la déclaration de mise à la consommation (D03) contient les mêmes éléments que la déclaration de mise en entrepôt privé (D11), sauf que dans ce cas on procède au calcul des droits et taxes.
- Calcul des droits et taxes

Le calcul des droits et taxes douaniers se fait sur la base de l'assiette imposable qui détermine la valeur des marchandises douane, exprime en monnaie nationale.

Pour déterminer le taux de droit de douane sur base de tarif douanière, on cherche la position tarifaire de chaque produit, et de cette position on détermine le taux de droits de douane et le taux de la valeur ajoutée (TVA) à imposée.

Pour ce cas précis l'entreprise nationale des industries électroménagères (ENIEM) bénéficie de l'exonération des droits de douane, grâce notamment à la convention signée entre L'Algérie et l'union européenne sur la suspension des droits de douane pour certain marchandises.

2.6.2. Calcul des droits de douane

- **Le calcul de la valeur en dinar de CFR (montant d'achat + fret)**

$$VD = (2131088.93 + 82510.49)$$

$$VD = 2213599.42 \text{ DA.}$$

- **Le calcul du montant des droits des douanes (DD)**

$$\text{Valeur en dinar (VD)} = (\text{Montant d'achat} + \text{fret})$$

$$\text{Le montant des DD} = \text{VD} \times \text{taux des DD}$$

$$\text{Le montant des DD} = 2213599.42 \times 1.40\%$$

$$\text{Le montant des DD} = 30990.39188 \text{ DA.}$$

- **Le calcul du montant de la valeur ajoutée**

$$\text{TVA (taxe sur la valeur ajoutée)} = 19\% ;$$

$$\text{Le montant de la valeur ajoutée} = (30990.39188) \times 19\% ;$$

$$\text{Le montant de la valeur ajoutée} = 5888.174457 \text{ DA.}$$

- **Le calcul du montant des droits et taxes**

En plus des droits et taxes exigibles, on doit aussi payer des frais de la durée de

Connexion de système (RPS = 1000.00 DA) ainsi que les frais de papier de la déclaration (RUS = 300DA).

Droits et taxes = $30990.39188 + 5888.174457 + 1000.00 + 300 = 38178.56634$ DA.

Donc, on arrive au montant total des droits et taxes de la société X qui s'affiche

Auprès de la caisse des recettes de douane de Tizi-Ouzou, et à obtenue la quittance de paiement dans la journée.

2.6.3. Contenu de dossier

Est le dossier qui accompagner la déclaration de mise à la consommation et qui comporte :

- Bon a enlevé ;
- Le connaissement ;
- La facture commerciale ;
- Copie d'avis d'arrivée ;
- Avis d'aliment ;
- Note de détail (D11) ;
- Certificat de circulation de marchandises EUR 1 (annexe N°) ;
- Certificat de conformité (annexe N°)
- Déclaration de la mise à la consommation D03 (annexe N°) ;

2.6.4. Enlèvement des marchandises

Après avoir présenté la quittance de paiement des droits et taxes au service de la douane section (ENIEM), les agents procèdent à l'enlèvement des marchandises de l'entrepôt sous douane, afin qu'elle puisse être mise à leur utilisation finale.

Conclusion

Grace à la compétence des agents de transit, l'entreprise ENIEM a pu avoir les marchandises importées à sa disposition en un temps bien court. Du jour d'établissement d'avis d'arrivée au jour d'obtention de la quittance de paiement est de quarante (40) jours. Elle peut ainsi éviter les pénalités dû au retard dans le dédouanement des marchandises.

Après les différents interviews menés auprès de l'unité froid et spécifiquement au service transit et douane, on a pris connaissance du système actuel et on a constaté certaines anomalies et insuffisances, liées à l'organisation, au traitement de l'information, et sa circulation qui se manifeste sous les formes suivantes :

1. Critiques

- Manque du personnel qualifié.
- Mobilier non adéquat et ancien.
- Manque des véhicules du service.
- Anomalies techniques : elles concernent en général la manière dont le travail est fait.
- Tout le travail se fait manuellement, ce qui engendre le retard dans le traitement de l'information.
- Insuffisance de moyens de communication : Fax, ligne téléphonique, Internet.
- Complexité de la procédure de classement, ce qui rend difficile la recherche d'une information dans les différents classeurs archivés.
- Lenteur dans la constitution des dossiers d'enlèvement des marchandises du port d'Alger.

2. Suggestions

- Procéder au recrutement du personnel qualifié.
- Rénover le mobilier.
- Doter le service d'un véhicule avec chauffeur.
- Automatiser le système actuel.
- Installer une base de données qui permet une recherche plus rapide des informations et leur consultation à tout moment

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

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

Au cours de ces dernières années, la douane Algérienne a estimé que le meilleur moyen de satisfaire sa clientèle c'est de faciliter les procédures douanières, résidant dans une application judicieuse des technologies de l'information dans la mesure où elle peuvent faciliter leur accélérations, et permettant de mener efficacement ces missions et jouer pleinement son rôle d'institution protectrice de la production nationale, l'instrument de contrôle des produits, et le 1^{er} intervenant dans la lutte contre l'évasion fiscale et la fuite des capitaux.

Afin de mettre en réglementation douanière la marchandise importée ou à exporter, l'opérateur doit assigner un régime douanier selon ses tendances. En parlant de réglementation douanière, on trouve que l'administration des douanes joue un rôle important dans son organisation, en utilisant de différents régimes douaniers économiques, qui facilitent et encouragent l'importation et l'exportation, à travers la suspension totale ou partielle des droits et taxes. Durant notre passage dans l'entreprise nationale des industries ménagères (ENIEM),

CONCLUSION GENERALE

on peut constater tous les avantages dans elle bénéficiée grâce notamment à l'exploitation de l'entrepôt sous douane dont elle dispose.

Bibliographie

Ouvrages

1. ANDRE GUYOMAR et ETIENNEN MORINE, « Commerce international », édition Sirey, Paris, 1955, P 135.
2. BERR J. Claude, TREMEAU Henri, « Le droit douanier » 6^{ème} édition ; économie, Paris, P 205, 2004.
3. BERCHICHE Abdelhamid « Cour de droit douanier », institut économique, douanier et fiscale : IED, Algéro-Tunisien, P 36.
4. BOURI C. « La logistique du commerce extérieur en Algérie. Théorie et Pratique » 1^{ère} édition EDIK, 2003.
5. CORRINE PASCO, «commerce international, DUNOD, Paris, 6^{ème} édition, P 61.
6. DELMAS J. et CIE « Douane et exportation, guide pratique des procédures douanière », Direction dédouane des douanes et produits indirect. Collection française, Paris. P 132.
7. HADDAH et autres auteurs, « Les incoterms ; International commercial terms », 3^{ème} édition, Alger, Janvier 2009, P 8-9.
8. FOUCHER MAKOFF, « techniques d'assurance » 2^{ème} édition, P 10.
9. G.LEGRAND, H. Martini, « Commerce international », édition DUNOD, Paris, 2003, Page 265.
10. G.LEGRAND, H. Martini, « Management des opérations international », édition DUNOD, Page 40.
11. J.BELOTTI « Le transport international des marchandises » 5^{ème} édition, P 56, P 108.
12. M.BODHANE, « Le code des douanes textes d'applications subséquente » édition El Malika, 1996, P 33.
13. NAJI JAMMAL, « Commerce internationale » Théorie, technique et application, Edition du nouveau pédagogique INC, 3^{ème} éditions.
14. PAVEAU. V, DUPHIL. Avec la collaboration de BARELIER .A, DUBOIN. J, GERVAIS.F.PAVEAU « exporter, pratique du commerce international ». Edition Foucher, P 307.

Mémoires

1. ABBAS SALIM, ALFA SAMIRA ; Mémoire de master, Option : Finance et commerce internationale, « La logistique internationale et commerce internationale ».
2. AMRANI Ouiza, « Les procédures de dédouanement des marchandises à l'import », Cas : ENIEM de Tizi-Ouzou, Promotion 2009.
3. HANACHE HANNA, « La gestion des procédures de dédouanement en Algérie », Inspection divisionnaire de l'aéroport Houari Boumediene-fret, Promotion 2017-2018.
4. KERBICHE SAMIRA, « Etude sur les opérations d'importation », Cas de l'ENIEM, Promotion 2017.

Documents

1. Document interne de l'inspection divisionnaire des douanes.

2. Document interne de la direction régionale des douanes, Tizi-Ouzou.

Textes juridique

1. Article 115 bis du code de douane, loi n° 98.10 du 22.08.1998 portant sur le code de la douane.
2. Article 1289 du code civil.

Sites internet

1-Http:[www.jay-ci-partenaire.fr/formation-import-export-et-commerce-internationale/formation –aux-incoterms-icc-2010](http://www.jay-ci-partenaire.fr/formation-import-export-et-commerce-internationale/formation-aux-incoterms-icc-2010).

2-Http: www.douane.fr.

Liste des Annexes

- 1- Bordereau de colisage
- 2- Avis d'arrivée
- 3- Connaissance (Bill of Lading)
- 4- Déclaration simplifiée de transit routier (DSTR)
- 5- Déclaration de mise en entrepôt privée
- 6- Certificat d'origine
- 7- Certificat de conformité
- 8- Certificate de circulation des marchandises
- 9- Quittance de paiement
- 10- Déclaration simplifiée de transit
- 11- Facture commerciale