

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE



UNIVERSITÉ MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, DES SCIENCES
DE GESTION ET DES SCIENCES COMMERCIAL



Département: Sciences Commerciales

Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en

Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

La logistique et le transport dans le
commerce international
Cas « inspection divisionnaire des douanes
de Tizi-Ouzou »

Présenté par :

- ILLOULA Lynda
- HADRI Yasmina

Encadré par :

Mr HAMI Lounes

Devant les jurys composés de :

Président: Mr SADOUD Ahmed

Rapporteur : Mr HAMI Lounes

Examineur : Mr ABIDI Mohemmed

Promotion 2020/2021

Remerciement

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

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

Notre encadreur au sein de l'Inspection divisionnaire des douanes, Madame CHIBANE. M pour ses orientations et son aide précieux.

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

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

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

Dédicaces

*C'est avec une profonde gratitude et sincère mots que Je
dédie ce modeste travail*

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

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

*À l'homme de ma vie, mon idole éternel, mon soutien
moral, et source de joie et de bonheur, et celui qui s'est
toujours sacrifié pour me voir réussir mon cher père, et
à toi ma chère sœur fadma que dieu vous accueillent
dans son vaste paradis.*

À mes chers frères : Atrezki, Boualem et Farid

À mes chères sœurs : Radia et Lila

À ma chère binôme Yasmina

À mes amis qui me sont chers

À ceux qui m'ont encouragé

Lynda

Dédicaces

*C'est avec une profonde gratitude et sincère mots que Je
dédie ce modeste travail*

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

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

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

À mes chers frères : Samir et Boualem

*À mes chères sœurs : Radia, Rebiha, Malika, Nacera,
Farida.*

À ma chère binôme Lynda

À mes amis qui me sont chers

À ceux qui m'ont encouragé

Yasmina

Glossaire

Arme blindée : elle a été créée le 1^{er} décembre 1942 en Afrique française du nord, elle regroupe des unités de chars et de cavalerie de l'armée française.

Registre de commerce : regroupe un ensemble d'informations concernant l'entreprise comme sa dénomination, sa forme juridique, ses codes d'activités.

Commissionnaire en douane : une structure souple et opérationnelle spécialisée dans l'entreposage, la préparation des commandes.

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

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

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

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

Assiette : Base de perception d'une taxe.

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

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

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

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

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

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

Consignataire : mandataire salarié de l'armateur ou du propriétaire de la cargaison.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'entreposeur et l'entrepositaire sont deux personnes distinctes.

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

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

Incoterm : contrat commercial, utilisé dans le commerce international, établissant les responsabilités de l'acheteur et de vendeur en matière de transport.

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

Frontière douanière : Limite du territoire douanier national.

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

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

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

Le logement des troupes : ce sont des petites chambre basté sur le remporte des villes de guerre pour loger les soldats de la garnison.

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

Sous-traitance : est un contrat par lequel une entreprise demande à une autre entreprise de réaliser tout une partie de ce que l'entreprise cliente devait réaliser et fournir à sa propre clientèle.

Liste des abréviations

ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise

ATAF : Association des transporteurs aériens de la zone franc fixent des tarifs auquel se substitué

BL: Bill of lading (le connaissance)

BMC : Bon de mise à la consommation

BAE : Bon à enlever

BAD : Bon à délivrer

CMR : Contrat de transport

COTIF: convention relative aux transports internationaux ferroviaire

CIM: computer integrated manufacturing

CIF: Cost, insurance and freight ou "coût assurance et fret"

CFR: Cost and freight ou « coût et fret »

CPT: Carriage paid to ou "port payé jusqu'à... »

CIP : Carriage and insurance paid, ou port payé, assurance comprise jusqu'à... »

DAT: Delivred at terminal

DAP: Delivred at place

DDP: Delivred duty paid ou "rendu droits acquits

DAF: Delivred at frontier

DES: Delivred at ship

DDU : Delivred Duty Unpaid

DEQ: Delivred Ex Quay

DPS: La procédure de déclaration simplifiée

DT : Droit et taxes

DD : Dette douanière

DSTA : Déclaration simplifiée par voie aérienne

DSTF : Déclaration simplifiée par voie ferroviaire

D11 : Déclaration de mise en entrepôt

D03 : Déclaration de mise à la consommation

DD : Droit de douane

EXW : Ex works

EPAL : Entreprise portuaire d'ALGER

ENIEM : Entreprise nationale des industries de l'Électroménager

FCL : full container load (la charge en conteneur complète)

FA-SAUF : Franche d'assurance particulière

FCA : Free carrier ou « franco transporteur »

FAS: Free Alongside ship

FOB: Free on Bord

FDI : Facture à détaillée

IATA : International au transport association

IPS : L'Inspection principal au section

IPCOC : Inspection principal au control des opérations commerciales

INCOTERMS : International Commercial Terms.

IPB : l'Inspection principal aux brigades

LTA : Lettre de transport aérien

MADT : Magasins et airs de dépôt temporaires

OMC : organisation mondial du commerce

PAC : Politique agricole commune

PDD : Procédure de dédouanement à domicile

PDU : Procédure de dédouanement à domicile unique

PDE : Procédure de dédouanement express

RU-CIM : règle uniformes concernant le contracte de transport international ferroviaire des marchandises.

RIP : Wagons de particulier

RICO : Les conteneurs

RIEX : Les colis express

RED : Régime économiques en douanes

RUS : Redevance sur l'utilisation du système

RPS : Redevance sur la prestation du service

SNTF : société nationale des transports ferroviaires

SIGAD : Système informatisé de gestion automatisé de douane

TIC : Taxe intérieure de consommation

TSA : Taxe spécifique additionnel

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée

TIR : Transit international routier

TIF : Transit international ferroviaire

TCS : Taxe de contribution de solidarité

UE : Union européenne

Visa VNF : Voies navigables de franc

SOMMAIRE

Glossaire

Liste des abréviations

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

Chapitre 1 : Généralité sur la logistique.....	04
---	-----------

Introduction.....	04
-------------------	----

Section 01 : Présentation de la logistique.....	05
---	----

Section 2 : Activités et les domaines de compétences de la logistique.....	11
--	----

Section 03 : Les métiers de la logistique et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international.....	17
---	----

Conclusion.....	28
-----------------	----

Chapitre 2 : Le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises.....	29
---	-----------

Introduction.....	29
-------------------	----

Section 01 : Le processus de transport de marchandise à l'international.....	30
--	----

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises.....	45
---	----

Section 03 : Les incoterms.....	54
---------------------------------	----

Conclusion.....	60
-----------------	----

Chapitre 3 : ÉTUDE DE CAS (les opérations douanières) « inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou ».....	61
--	-----------

Introduction.....	61
-------------------	----

Section 1 : Aperçu générale sur la douane.....	61
--	----

Section 2 : Les régimes douaniers.....	75
--	----

Section 3 : le dédouanement de la marchandise au sein de l'inspection divisionnaire de Tizi-Ouzou.....	93
--	----

Conclusion.....	120
-----------------	-----

Conclusion générale.....	121
---------------------------------	------------

Bibliographie

Annexes

Table de matières

Résumé

Introduction générale

Depuis le milieu du siècle dernier, les échanges mondiaux ne cessent décroître en intégrant de plus en plus de pays. Le processus d'internalisation caractérisé par l'ouverture aux marchés étrangers des économies nationales, se développe et l'intensification de ces échanges internationaux (de toute nature) renforce le processus de la mondialisation. Généralement l'expression du « commerce international » nous renvoie à tout ce qui concerne l'organisation des échanges entre deux ou plusieurs pays : la logistique internationale, voire les techniques liées à ce type d'échange. Les accords de libre-échange facilitent le commerce international en réduisent les obstacles au commerce qui existe entre deux ou plusieurs pays, généralement en réduisent les tarifs de douane sur les marchandises qui franchissent les frontières.

L'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échange dit capacité à transporter les produits manufacturés sur leur lieu de commerce. La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants.

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 modes de transport sont très variés que ça soit maritime, aérien, fluvial ou bien terrestre. Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale quel que soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataires, transitaires, commissionnaires) dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongé des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper au frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale il faut notamment la présence de ces différents intervenants.

Introduction générale

La douane est une institution fiscale et de sécurité chargée notamment de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire, mais aussi de la surveillance du territoire et de nombreuses missions sécuritaires. Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (OMC, traité de libre échange). Elle peut par ailleurs assurer d'autres activités par missions, économique (mise en place de barrières douanières non tarifaires) et de protection et sécurité.

L'administration des douanes en tant que représentant des pouvoirs publics dans l'exécution de ses fonctions est régulièrement en collaboration avec les importateurs, exportateurs et d'autres intermédiaires mais le plus important au regard de la douane est le commissionnaire agréé en douane (transitaire). Il procède à des opérations de dédouanement pour permettre aux opérateurs économiques à l'importation comme à l'exportation de disposer de leurs marchandises sur toutes les destinations.

La douane algérienne d'aujourd'hui s'inscrit ; en effet, dans un contexte mondial de développement des flux commerciaux, dans le cadre de la mondialisation des circuits économiques et des échanges des biens liés au déplacement des voyageurs.

L'intérêt de notre sujet est multiple, d'abord comprendre en première lieu la logistique dans le commerce international, en deuxième lieu comprendre le rôle de l'administration douanière sur le transport international des marchandises.

L'objectif de notre travail est de répondre à la problématique générale suivante : **le rôle de l'administration douanière dans le transport international ?** Plus précisément, nous essaierons de répondre à ces questions fondamentales et qui s'énoncent ainsi :

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

Introduction générale

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

- Le coût est l'élément clé de la recherche relative à la sélection d'un mode de transport.
- Plusieurs étapes sont nécessaires pour réussir une opération de dédouanement.

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

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

- un premier chapitre dans lequel nous aborderons un aperçu général sur la logistique dans le commerce internationale à savoir : définition et les activités et le domaine de compétences la logistique, les métiers de la logistique et les déferents intervenants de la logistique dans le commerce international.
- Le deuxième chapitre consacré au transport international et l'assurance liés au transport des marchandises, ainsi que les incoterms.
- Le troisième chapitre nous aborderons une étude de cas pratique intitulé les opérations douanières à savoir : dédouanement à l'importation au niveau de l'inspection divisionnaire de TIZI- OUZOU, les procédures de dédouanement de la marchandise et les différents régimes et missions douaniers.

Introduction

La logistique concerne l'ensemble des opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation. C'est une fonction très large qui déborde le simple cadre du transport international.

Dans ce chapitre nous allons présenter la logistique et ces activités, en suite, les principaux intervenants de la chaîne logistique.

Section 01 : Présentation de la logistique

Le terme logistique vient d'un mot grec qui signifie l'art du raisonnement et du calcul. La logistique, dans le contexte militaire, concerne tout ce qui est nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achat, manutention).

Dans cette section nous aborderons tout ce qui est logistique son passé, son avenir, et bien sûr tout ce qui relie à cette activité en passant par ces enjeux.

1. Historique de la logistique :

Le terme logistique vient du grec *logistikos* « relative au raisonnement » ou *logisteuo* « administrer ». De différentes publications rapportent que depuis toujours les institutions ont utilisé ce terme pour « définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps »¹.

Origine militaire :

La logistique a avant tout une origine militaire. La logistique est née lors de toutes les préparations en prévision d'une bataille, pour mettre à disposition les moyens de transport, les équipements ou encore tout ce qui concerne les denrées alimentaires. La logistique représente un pilier car c'est elle qui va déterminer la force de résistance d'un pays. La logistique va permettre de mettre en place les forces armées au bon moment pour les opérations tactiques pour atteindre les objectifs fixés par les stratégies définies.

¹ Stratégie logistique, «Alexandre Le Grand précurseur de la logistique moderne?», Mars 2003 –n°54, p133.

Chapitre I : Généralité sur la logistique

La logistique existe depuis des millénaires et elle est avant tout du domaine militaire. Cependant, selon les périodes de l'histoire, la logistique n'a pas connu les mêmes usages. Voici un aperçu des grandes étapes de l'histoire :

IV millénaire avant J-C :

Alexandre Le Grand (356-323 avant Jésus-Christ), serait le précurseur de la logistique moderne. Son idée fut de donner à la logistique une place stratégique. Ce roi grec de Macédoine, est le premier à expliquer que la guerre nécessite avant tout une préparation importante pour pouvoir mener campagne dans les meilleures conditions envisageables. En effet, une guerre se prépare de façon très rigoureuse et c'est cette dernière qui peut déterminer l'issue d'une bataille. Cet homme va ordonner à ses hommes de brûler les chariots contenant le matériel, les richesses ou encore les affaires personnelles afin d'aller plus vite. Alexandre Le Grand s'est rendu compte que tout ce matériel ralentissait considérablement les troupes. En brûlant tous ces éléments des troupes ce chef a voulu accélérer l'avancée de ses soldats et ainsi mieux surprendre ses ennemis.²

Nous trouvons ensuite des traces de ce qui peut s'apparenter à une fonction logistique entre le XIIIème et le XVIIIème siècle via le Génie Militaire qui avait pour but, l'organisation ainsi que la construction des défenses et infrastructures des villes.

XIXème siècle :

Une des premières apparitions écrites intervient au XIXème siècle où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. Elle fait l'objet d'un livre, «L'art de la guerre» écrit par le Général JOMINI (Général d'empire au service de Napoléon Ier) où celui-ci souligne le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

Les grandes évolutions technologiques de la révolution industrielle vont ne faire qu'accélérer le besoin d'avoir une gestion de flux efficace. Parallèlement à la logistique militaire, la « logistique civile » va commencer à se développer au fil des années (dans un premier temps grâce à la sous-traitance de certaines fonctions militaires à des entreprises du secteur public).

² Idem, P 134.

Chapitre I : Généralité sur la logistique

Le grand tournant de l'évolution de la logistique aura lieu durant la 2ème guerre mondiale la guerre de 1939-1945 a constitué un tournant de la logistique militaire. La motorisation de la logistique des armées du Reich aussi bien que l'importance accordée à l'arme blindée, allaient poser en termes quasiment modernes un certain nombre de problèmes logistiques. Pour la première fois dans l'histoire militaire, des forces considérables durent intervenir sans aucune possibilité de soutien local à des milliers de kilomètres de leurs bases. Ce fut le cas des forces allemandes en Union soviétique, de Rommel en Libye, des forces américaines un peu partout dans le monde. Il a fallu mettre en place de véritables chaînes logistiques à la fois routières, par voies ferrées, par bateaux voire même par avions dans un contexte d'une complexité inouïe³.

Dans les années 50, les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2ème guerre mondiale tentèrent de transposer leurs savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelles ne débuta que dans les années 60 – 70.

On observa dans un premier temps des optimisations disjointes (stocks, production..) où la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation globale.

Les années 80-90 furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. On commence à assister à un décroisement et la notion de transversalité fait son apparition. L'entreprise va ainsi passer dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts.

La fonction logistique a pris une importance telle qu'elle a donné lieu à l'apparition d'un métier à part entière, et d'entreprises dont l'objet est justement et uniquement de réaliser les opérations qui appartiennent à la logistique, pour le compte de clients, industriels ou distributeurs, dans le cadre d'un contrat de sous-traitance.

Face à un marché qui devient de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent de façon importante, les entreprises vont entrer dans une phase de mutation logistique importante.

³ Logistique production-distribution-soutien, d'YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 5ème édition, édition DUNOD, année 2008, P 69.

2. Définitions et buts de la logistique :

Définitions :

La logistique consiste, pour une firme, à acheminer les produits (semi-finis, matières premières) de ses fournisseurs, vers ses sites de production (logistique amont). Une fois fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de vente, afin d'être achetés par les clients (logistique aval). Elle concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

Toutefois il existe plusieurs associations qui ont défini la logistique :

-Définition selon l'**Américain Marketing Association en 1948** : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». ⁴

-**ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise)** définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication , emballage, stockage , et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées des la livraison. » ⁵.

On peut définir la logistique de plusieurs manières

A. Au niveau des entreprises :

- 1) La logistique peut se définir comme l'art de gérer les flux au meilleur cout, non seulement des flux de produit mais aussi d'informations aux physiques depuis le fournisseur initial jusqu'au client final. Elle permet l'adéquation entre une demande et une offre aussi qu'une meilleure rentabilité des investissements ⁶.
- 2) C'est l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation d'une entreprise

⁴ Pierre Médan et Anne Gratacap, « Logistique et supply chaine management », Dunod, Paris, 2008, p9.

⁵ D.Tixier,H.Mathe et J.Colin , « La logistique au service de l'entreprise : moyens ,mécanismes et enjeux »,Dunod,Paris, 1983, p 12.

⁶ Logistique & conseils en logistique deux articles de wikipédia ; l'encyclopédie libre sur internet

Chapitre I : Généralité sur la logistique

comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et les approvisionnements⁷.

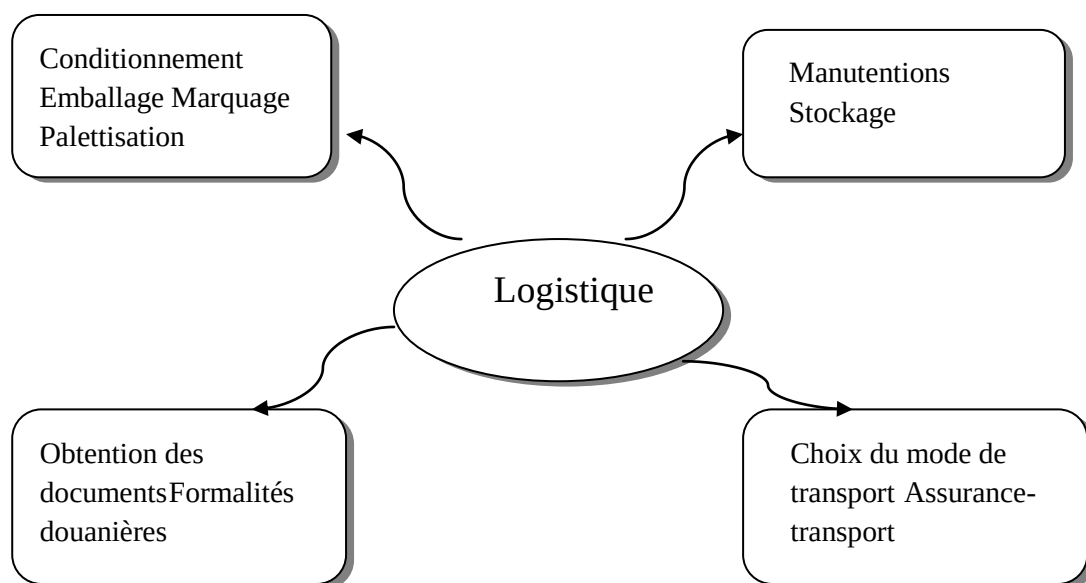
3) La logistique peut être définie comme la technologie de la maîtrise de la circulation physique des marchandises obtenue à un coût minimum pour un service optimum⁸.

B. Au niveau international :

La logistique est le processus qui anticipe les désirs, les volontés des clients, qui permet de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information nécessaire pour réaliser ses désirs et volontés. Il permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériels, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande à l'ordre placé par le client au coût le plus juste.

La logistique internationale est composée des éléments figurant sur le schéma suivant:

Schéma N°01 : Composantes des logistiques internationales



Sources : Corinne Pasco, op-cité, p 66.⁹

⁷ Branche commerce, formation commerciale de base

⁸ Yves Michel Fender, L'usine nouvelle LOGISTIQUE

⁹ Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4ème édition, Paris, 2002, P66

Buts :

La logistique a pour but de proposer aux clients :¹⁰

- Le bon objet (produits, matières)
- Dans la bonne quantité et la bonne qualité
- En bonne condition
- Au bon endroit
- Au bon moment
- Au bon prix.

3. Les enjeux de la logistique :

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend de la maîtrise du processus logistique, la logistique conditionne:

- **La croissance de l'entreprise :** la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.
- **La maîtrise des coûts :** grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente.
- **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise :** l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports.
- **La normalisation des produits et des processus de gestion :** l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...).
- **La diversification de l'entreprise :** la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise :** grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Du fait de leur importance, les enjeux de la logistique sont également pris en compte par l'État dans l'élaboration des politiques économiques, industrielles et techniques, ce qui

¹⁰ Denis Chevalier, François Duphil, Transport à l'international, 4^{ème} édition, Foucher, Vanves

Chapitre I : Généralité sur la logistique

n'est pas sans conséquence pour l'entreprise, la logistique influence en effet : le secteur des transports (ceci peut aller jusqu'à privilégier un certain type de transport), le développement régional (les entreprises préféreront s'implanter dans des régions dotées d'une infrastructure logistique solide), les politiques économiques (l'importance de la logistique conduit l'Etat et les collectivités territoriales à intensifier leurs interventions : amélioration du réseau routier, mise en place d'une politique des transports...), l'environnement scientifique et technique (l'analyse logistique favorise la généralisation de la robotique, de la productique...et reste liée au développement de l'informatique, télématique...).¹¹

¹¹ Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, p20.

Section 2 : Activités et les domaines de compétences de la logistique

1. Les activités de la logistique :

La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale la combinaison « quantités, délais et coûts ».

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de¹² :

- émission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistiques ;
- gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport ;
- gestion de ressources physiques (parc automobile, magasins, plates-formes d'éclatement...) ;
- gestion des mouvements des personnes (plannings de rotation, plannings d'activité...)

Dans l'industrie, la fonction logistique regroupe toutes les activités précédentes, auxquelles s'ajoutent les opérations de :

- gestion des données techniques de la production ;
- planification des besoins en composants.

Des observations cependant effectuée dans la plupart des organisations révèlent une séparation des activités liées à la logistique en trois groupes :

- **Les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services :** (approvisionnement, fabrication distribution, retours)
- **Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieure de l'entreprise :** (souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance)
- **Les activités indirectes ou activités de soutien :** (sans un lien direct avec la production, mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

¹² www.logistiqueconseil.org

Chapitre I : Généralité sur la logistique

1.1. La logistique des biens et service :

La logistique des biens et services se répartie en logistique d'approvisionnement, logistique des systèmes de fabrication, logistique de distribution et logistique des retours.

1.1.1. La logistique d'approvisionnement :

L'approvisionnement regroupe l'ensemble des activités contribuent à l'acquisition des matières ou des services dont a besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique dans ce contexte intègre la détermination des quantités de commande, la recherche des sources d'approvisionnement (fabricants, fournisseurs), les achats (passation des commandes), la gestion de la base de donnée « articles », la gestion des magasins et des stocks de matière.

1.1.2. La logistique des chaînes de fabrication :

La chaîne de fabrication est des ressources matérielles (machines/équipements) et technologiques utilisés pour la transformation des matières en produits semi-finis ou finis. La logistique des chaînes de fabrication consiste donc à mettre en œuvre les activités de planification des besoins en composants ; gestion des stocks des encours de production et de produits semi-finis ; gestion des données techniques de la production ; ordonnancement et planification de la production ; manutentions entre unités de fabrication.

1.1.3. La logistique de distribution :

La distribution consiste à écouler les produits finis vers les marchés de consommateurs. Par déduction, la logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

1.1.4. La logistique de retour ou réserve logistique :

La gestion des flux retours est l'acheminement d'emballages vides, ou de marchandises généralement hors d'usage, du lieu de consommation finale au lieu de fabrication. Ces marchandises sont retournées pour réutilisation, réparation, recyclage ou destruction définitive.

Chapitre I : Généralité sur la logistique

La logistique de retour regroupe donc l'ensemble des activités qui contribuent à ramener vers l'usine (point d'origine) des marchandises récupérées chez le consommateur final. Elle a une place importante par exemple dans :

- Les entreprises brassicoles (retours de bouteilles et casiers vides pour réutilisation) ;
- Les entreprises de fabrication de produits chimiques (retours d'emballages usagés pour destruction) ;
- Les entreprises de fabrication d'appareillages électroniques (pour réparation ou destruction) ;

1.2. La logistique de transport :

La logistique des transports se décompose en trois principales activités :¹³

La détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

1.2.1. La détermination des réseaux de transport :

Il s'agit d'analyser différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service, la meilleure offre. On détermine les parcours en portant un accent sur :

- Le mode d'acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire ; routier ou multimodal) ;
- risques de transport (limitation du nombre de ruptures de charges, utilisation d'unités de transport intermodal) ;
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de part et d'autre de chaque point de transport ;
- La sélection du réseau le moins coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

1.2.2. Planification des transports :

Une fois que les différents nœuds (points successifs) du réseau de transport sont déterminés, l'opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transports tient une place importante dans la gestion des tournées de livraison ; le transport inter-usines ou inter-magasins ; et est largement déployé au niveau des plates-formes de groupage/dégroupage.

¹³ www.logistiqueconseil.org, consulté le 16/11/2021

L'activité de planification des transports consiste à prévoir et fixer dans le temps, les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises. Ce qui permet d'effectuer à l'avance les ajustements et équilibrages nécessaires compte tenu de la capacité réelle de transport disponible et du taux de remplissage des véhicules.

1.2.3. Gestion du parc de véhicule :

Bien qu'elle intègre quelques fois la planification des transports, la gestion du parc de véhicules est une activité essentiellement basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport. Elle regroupe donc l'ensemble des activités dont le but est de suivre l'utilisation des véhicules et de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestions des stocks de carburant et des pièces de rechanges).

1.3. La logistique de soutien :

On retrouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotées par les services généraux de l'entreprise :

- Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitance ;
- Gestion immobilière : location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise ;
- Gestion du courrier et des prestations de télécommunications

2. Domaines de compétences de la logistique :

Les domaines de compétences de la logistique se résume dans se qui sui¹⁴ :

2.1. Entreposage et magasinage : Gestion informatique et physique des stocks :

La gestion informatique et physique des stocks sert a :

- L'affectation des codes aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente qui consiste à regrouper dans un code de nombreuses informations visant à identifier chaque article par rapport à sa famille, sa nature, son utilisation ...)
- Création des catalogues et développement des nomenclatures ou de la classification des familles d'articles gérés dans les magasins;

¹⁴ www.logistiqueconseil.org, consulté le 16/11/2021.

- Gestion des inventaires des stocks (préparation des fiches d'inventaires, comptage des articles et traitement des données)
- Étude des consommations et définition des stocks minimum et maximum pour chaque article stocké;
- Dimensionnement des magasins (Analyse des besoins, étude des capacités, dimensionnement).

2.2. Gestion des flux logistiques : Approvisionnement, Distribution et transport :

- Création des fichiers "tiers" et classification des prestataires logistiques suivant les critères et les besoins de l'entreprise;
- Développement des modèles de prévision des consommations ou des ventes des articles, préparation des commandes clients;
- Contribution à la mise en place des comptes d'exploitation analytiques des véhicules de transport ou de manutention;
- Étude des coûts d'exploitation des véhicules de transport commercial et établissement des tarifs ; contribution au calcul prévisionnel des budgets d'exploitation des véhicules de transport;
- Étude et organisation logistique des réseaux de distribution des produits (choix des moyens de transport, des points de stockage, des prestataires. Mise sur pieds de plannings et des procédures);
- Analyse des consommations / ventes et optimisation des stocks sur la chaîne de distribution des produits;
- Organisation des procédures de gestion internes de traitement des commandes d'approvisionnement et de distribution, gestion du transit et des dossiers import et export (mise en place de procédure de suivi, gestion des régimes douaniers, des termes de vente "INCOTERM", des contrats d'assurance et des contrats de transport)

2.3. Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques :

Le contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques se résume comme suit:

- **Optimisation** : organisation et planification des ressources logistiques de production, de stockage, de manutention et de transport;
- **Contrôle de gestion et tableau de bord** : création d'indicateurs pour le suivi effectif

et l'optimisation des opérations de la chaîne logistique;

- **Sécurité des ressources et des opérations** : conception de check-list pour le contrôle et le suivi du fret ou des véhicules de transport;
- **Système d'information logistique** : assistance / utilisation des logiciels ; création de bases de données pour la gestion et le reporting des activités.

2.4. Gestion des projets : Planification des opérations logistiques :

- Planification des opérations logistiques (choix des moyens, planning des transports, organisation des opérations de manutention verticale et horizontale, stockage);
- Gestion des affectations des activités aux ressources humaines (gestion et pointage du personnel chargé de la conduite des véhicules, des chargements / déchargements et du stockage);
- Etude des tâches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des dysfonctionnements;
- Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour le suivi en temps réel des opérations et une bonne réactivité;
- Organisation de divers autres événements tels que les séminaires, salons d'entreprises, conférences, foires, voyages en groupes ...

A la fin de cette section, on peut donc admettre que la fonction logistique, que ce soit au niveau de l'entreprise au niveau international joue un rôle stratégique, en ce sens qu'elle permet d'atteindre les objectifs escomptés, d'amener un produit en un lieu précis, dans les temps prévus, et toutes ces opérations étant réalisées au coût optimal.

Section 03 : Les métiers de la logistique et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international

La logistique a pour but de coordonner toutes les activités liées à la circulation des marchandises en intervenant dans les domaines de l'approvisionnement, de la production, de la manutention, du conditionnement, de l'emballage et stockage, de l'entreposage, de la distribution et ce, jusqu'à la livraison à travers l'étude de moyens de transport à utiliser.

Dans cette section on détermine les métiers de la logistique et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international.

1. Les métiers de la logistique et des transports à l'international :

Les principaux métiers de la logistique internationale sont : Magasinier, Responsable d'entrepôt, Gestionnaire de commande, Logisticien, Agent de transit, Déclarant en douane, Gestionnaire du parc automobile¹⁵.

1.1. Technicien d'achat Import/Export :

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import/export à l'avantage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées à l'acheminement des produits (incoterms, transport maritime, aérien, routier et ferroviaire, procédure en douane, assurance, manutention et stockage).

Il est en relation avec les fournisseurs et les prestataires logistiques, ce qui nécessite la pratique des étrangères.

1.2. Magasinier, Gestionnaire de stock :

Dans toute entreprise qui l'emploie, le magasinier exerce son activité dans les domaines suivants :

- **La réception des produits:** déchargement, identification, contrôles quantitatifs et qualitatifs, acceptation ou réserve...
- **Le stockage:** rangement des produits en utilisant les différents engins de manutention et de levage existants, et en respectant les zones d'implantation et les modes de stockage en vigueur...
- **L'expédition des produits:** préparation des commandes, conditionnement et emballage, vérification des bons de commande et des bons de livraison, établissement des documents liés à l'expédition, chargement...

¹⁵ www.techno-science.net, consulté le 16/11/2021.

- **La tenue et la gestion informatisées des stocks:** enregistrement des entrées et sorties de produits, réapprovisionnement, inventaires...

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille, le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballer ou agent d'exploitation... ; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

1.3. Responsable d'entrepôt :

Le responsable d'un site de stockage, d'un entrepôt ou celui d'une base logistique supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et coordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition :

- Il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits.
- Il règle les litiges avec les fournisseurs ou les transporteurs.
- Il propose des aménagements pour améliorer la qualité du service, réduire les coûts et les délais, dans le respect de la réglementation et de sécurité.

1.4. Agent de transit :

L'agent de transit dans l'entreprise a la responsabilité de préparer l'ensemble des documents nécessaires pour la déclaration en douane des marchandises à l'import comme à l'export. Dans la fonction approvisionnement, l'agent de transit prend le relais de l'acheteur international après la passation d'une commande. Il est l'intermédiaire entre l'expéditeur des marchandises à l'étranger qui est généralement le transitaire au départ et le transitaire local (à l'arrivée).

Il collectionne les informations de livraison des commandes par les fournisseurs étrangers auprès du transitaire du pays d'expédition ; suit le transport principal avec une attention particulière portée sur les commandes urgentes ; apprête les éléments nécessaires au dédouanement des marchandises dès réception d'un avis d'expédition ; émet l'ordre de transit

Chapitre I : Généralité sur la logistique

et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane. Il s'occupe aussi du suivi du post acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

1.5. Déclarent en douane :

Le déclarant en douane est un agent de la compagnie agréé à effectuer les formalités de dédouanement des marchandises pour le compte de ses clients. Il reçoit l'ordre de transit et le dossier préparé par l'agent de transit de l'entreprise client.

1.6. Gestionnaire du parc ou de la flotte automobile :

La gestion de la flotte automobile, quelle soit propre à l'entreprise ou louée à un ou plusieurs particuliers, est en général confiée à une personne qui coordonne l'ensemble des mouvements des véhicules.

Le gestionnaire du parc automobile est donc la personne en charge de gérer les véhicules routiers et/ou les véhicules de manutention utilisés par l'entreprise ainsi que les équipes de chauffeurs qui y sont affectées:

- Il planifie les périodes d'activité et d'inactivité des véhicules ;
- Il optimise le nombre de voyages et les durées des parcours ;
- Il est l'émetteur des manifestes de transport et des ordres de transport ;
- Il supervise les opérations de chargement et déchargement des véhicules ;
- Il s'assure du respect du planning de maintenance des véhicules ;
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des véhicules ;
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des chauffeurs ;
- Il contrôle les dépenses d'exploitation du parc.

1.7. Logisticien :

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à coordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.

Ainsi, l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention et le transport des marchandises concentrent toute son attention, l'amenant à améliorer sans cesse l'ensemble des paramètres de l'activité de ces grands pôles afin d'en réduire les coûts, tout en garantissant le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, et en gardant à l'esprit le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Il doit être capable de coordonner les activités d'autres responsables, tels ceux de l'entrepôt, des achats, des transports ou du service en charge de planifier les programmes de production des ateliers. Il pilote l'ensemble de ces opérations en s'appuyant sur son tableau de bord logistique.

2. Les intervenants de la logistique dans le commerce international :

On distingue : les intervenants à caractère financiers et les intervenants à caractère administratif.

2.1. Les intervenants à caractère financiers :

Parmi les intervenants à caractère financiers, on trouve les banques et les assurances.

2.1.1. Les banques :

C'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque¹⁶.

Les instruments de paiement internationaux sont¹⁷ :

- a) **Le chèque** : ordre écrit par lequel une personne, titulaire d'un compte dans un établissement bancaire, effectue, à son profit ou au profit d'un tiers, le retrait ou le virement de tout ou partie des fonds portés à son crédit.
- b) **les virements** : il s'agit d'ordres passés pour une banque à une autre de débiter ou de créditer un ou plusieurs comptes dans le but de faciliter les opérations entre eux, le virement peut prendre plusieurs formes selon le mode d'encaissement des instruments bancaires : virement télégraphiques, virement télex, virement Swift.
- c) **Le Swift** : (Society For Wide Interbank financial Télécommunication): est un réseau télématique privé de messagerie qui permet aux banques abonnées d'échanger des

¹⁶ Ahmed Salem et Jean-Marie Albertini, « Lexique d'économie », Dalloz, 7^{ème} édition, Paris, 2002, p 68.

¹⁷ Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques financières internationale », Economica, 7^{ème} édition, Paris, 2002, p561-

messages structurés. Il sert à acheminer d'autres messages financiers, autres que les ordres de virement tel que les ordres de changes et notifications de crédit documentaire.

- d) La lettre de change et le billet à ordre :** La lettre de change est un document commercial par lequel une personne dénommée « créancier », appelée « le tireur », donne mandat pur et simple à une personne désignée « débiteur », dite « le tiré », de payer une somme déterminée à une date convenue, au porteur de la traite dit « bénéficiaire ».

Contrairement à la lettre de change, le billet à ordre est créé par le débiteur « souscripteur ».

C'est un engagement du débiteur, de payer au créancier « bénéficiaire » une somme déterminée à une échéance fixe. Cet engagement à la particularité de pouvoir se transmettre par endossement.

- e) Le crédit fournisseur :** Cette formule consiste pour le fournisseur à consentir des délais de paiement à son acheteur puis à constituer sa trésorerie auprès de sa propre banque.
- f) Le crédit acheteur :** C'est un crédit export à l'acheteur étranger qui devient l'emprunteur. Cette procédure repose sur l'existence de deux contrats autonomes. Le client étranger emprunteur, signe avec les établissements bancaires concernés un contrat financier indépendant du contrat commercial passé avec l'exportateur.
- g) La remise documentaire :** Le vendeur remet certains documents à une banque du payer de l'acheteur. Ces documents sont représentatifs de la propriété de la marchandise et indispensable à son dédouanement.

La banque (appelé représentative) a pour instructions de ne remettre des documents à l'acheteur que contre le paiement. Mais il n'y a pas ici d'engagement à payer de la part de la banque.

2.1.2. Les assurances :

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré¹⁸.

2.2. Les intervenants à caractère administratif :

Parmi les intervenants à caractère administrative on trouve la douane et les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire

2.2.1. La douane :

Elle doit ¹⁹:

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, et cela pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique ;
- Lutter contre la contrefaçon ;
- A l'exportation pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques ;
- percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et nationale ;
- informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial ;

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière, ces formalités sont accomplies par le détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement.....).

Le point important dans la formalité de dédouanement est constitué par la déclaration de douane qui permet d'assigner un statut juridique précis à la marchandise dont les éléments fondamentaux sont : (l'espèce tarifaire, la valeur en douane et l'origine du produit).

¹⁸ Jean-Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6^{ème} édition, Paris, 2003, p19.

¹⁹ LASARY, *le commerce international au porté de tous le monde*, Paris, 2005, P127.

2.2.2. Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire :

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi de l'environnement, les organismes de normalisation agissent dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane, il est pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalant au plan international.

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testé dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier que les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence²⁰.

3. Les autres intervenants :

De plus, la chaîne logistique du commerce mondial est composée aussi d'autres intervenants que les intervenants à caractère financier et administratif, à savoir :

3.1. Les transitaires :

Le transitaire, comme entrepreneur général du transport, se trouve au poste de commande de la logistique.

Il est le « logisticien »²¹ qui connaît tous les impondérables et peut, même dans les situations particulières (extrême urgence, conflits, etc.....), garantir la bonne fin d'une opération.

²⁰ Jean Moulin, lexique de gestion, Dalloz, 6ème édition, Paris, 2003, P19.

²¹ Jean Moulin, lexique de gestion, op. Cite, P19.

Chapitre I : Généralité sur la logistique

Il conseille ses clients sur l'emballage et le mode d'acheminement les plus appropriés, ainsi que sur les documents nécessaires.

Il établit le devis du coût du transport et des frais accessoires. Son expérience lui permet de s'adapter parfaitement au développement logistique dans la gestion de la chaîne logistique.

Les transitaires se trouvent dans leur plus grande partie dans le secteur des entreprises de dimension moyenne (PME).

La base juridique de leurs activités professionnelles est fixée par les conditions générales de transitaire en vigueur dans leur pays.

3.1.1. type de responsabilité :

Selon le type de responsabilité :

- **Soit il est mandataire de transport** : agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client, nonobstant la voie de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il exécute les ordres de son mandant, il n'a donc pas le choix des sous-traitants, il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie, il reprend d'une obligation de moyen.

- **Soit il est commissionnaire de transport** : Intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix.

Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. On retrouve dans cette catégorie les affaiteurs routiers, les groupiers aériens ou maritimes, les organisateurs des transports multimodaux, etc.

3.1.2. Selon les activités :

- **Organisateur de transport multimodal** : c'est un commissionnaire de transport, organise le transport de bout en bout, il inclut différents modes de transport.
- **Transitaire portuaire ou aéroportuaire** : il intervient comme mandataire de

transport, agit entre deux moyens de transport, où la marchandise subit la rupture de charge.

- **Groupeur** : il intervient comme commissionnaire de transport, constitue des camions, des wagons, ou des conteneurs complets, ainsi que des unités de chargement aériens ou des palettes, à partir d'envois de détail ; négocie les tarifs avec les transporteurs ; libre de remettre le groupage aux transporteurs de son choix (maritime, routier, aérien ou ferroviaire).
- **Agent de fret aérien** : dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien, il doit avoir reçu l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien tel que l'ITA (international transport association), cumule avec la fonction de groupeur et de commissionnaire en douane le plus souvent.
- **Affréteur routier** : il intervient comme commissionnaire de transport, il fait le lien entre les transporteurs routiers et les marchandises à transporter, il est important de noter la remarque qu'un affréteur routier ne négocie pas un contrat d'affrètement, mais un contrat de groupage.

3.2. Les transporteurs :

Ils ont pour mission principale de gérer les moyens de transport (conteneurs, palettes, wagons, vrac...). Chaque mode de transport a son propre fonctionnement, mais tous reposent sur une logique identique celle de satisfaire le client final au juste prix, dans les délais sans avarie²².

3.3. Commissionnaire en douane :

Il possède un agrément en douane ce qui lui permet d'accomplir les formalités douanières par compte d'autrui.

Il déclare les marchandises en son nom, il est responsable vis-à-vis de la douane, des droits, des taxes ainsi que des infractions. Son utilisation ne présente pas un caractère obligatoire.

L'importateur/ou l'exportateur peut déclarer lui-même ses produits. Précisons un point d'ordre pratique : les activités du commissionnaire du transport, de transitaire portuaire ou

²² LASARY, le commerce international au port de tous le monde, Paris, 2005, P131.

Chapitre I : Généralité sur la logistique

aéroportuaire et du commissionnaire en douane sont très souvent exercées par une même compagnie que l'on qualifie couramment de transitaire.

3.4. Les entreprises portuaires :

Les entreprises portuaires sont considérées comme un acteur économique engagé dans un environnement concurrentiel qui doit gérer la segmentation des filières et des marchés puisque chaque tarif a ses logiques et ses chaînes logistiques.

L'objectif d'une entreprise portuaire est de tendre vers le meilleur positionnement de ses outils, marché par marché et trafic par trafic au service de son hinterland.

La compétitivité d'un port de la qualité des services à la marchandise et aux navires; se construit sur plusieurs critères (les hommes, les infrastructures, et surtout le coût du passage portuaire).

Le coût du passage portuaire varie selon le type de marchandise et de conditionnement. La compétitivité portuaire passe par six étapes essentielles :

- L'amélioration de la fiabilité et de la flexibilité des opérations portuaires en matière de temps d'escale ;
- L'amélioration des dessertes maritimes avec l'extension des services maritimes ;
- L'amélioration de la profondeur de l'hinterland par le fait de la prospection, de l'amélioration des infrastructures de transport terrestre, la réalisation de train bloc, la consultation de base avancées (ports secs).
- L'amélioration de la sécurité du passage de la marchandise en agissant dans le domaine sanitaire ;
- La fixation de la valeur ajoutée sur les zones portuaires en développant des plates-formes logistiques dans le port.
- L'Intégration aux réseaux portuaires en formation, en association ou non avec les opérateurs de manutention portuaire.

3.5. Les consignataires :

Le Consignataire ou l'agent maritime : Une compagnie maritime doit être présente dans de nombreux ports dans le monde. Pour ce faire elle dispose, en dehors de ses succursales, de représentants exerçant les activités d'agent maritime et de consignataire. Le

Chapitre I : Généralité sur la logistique

consignataire maritime, mandaté par l'armateur, effectue l'ensemble des opérations administratives, techniques et commerciales du navire lors de son escale au port. Sa mission va consister à :

- négocier le chargement et le déchargement avec les manutentionnaires
- superviser les opérations de réception et de livraison de marchandises
- effectuer les formalités administratives (documents pour l'exportation, titres de propriété, déclaration aux douanes)
- rechercher, si nécessaire, de nouveaux clients pour augmenter le volume de cargaison
- répartir les dépenses d'escale entre le transitaire, le chargeur et l'armateur
- ravitailler le navire en eau et fuel
- organiser la visite médicale de l'équipage
- entretenir le navire

À la fin de cette section, lors de l'acheminement, les marchandises suivent un itinéraire composé par une succession d'opérations logistique soit, le transport, la manutention et le stockage qui sont coordonnées entre eux avec des intervenants spécialisés qui prennent en charge

La marchandise et la réalisation des différentes formalités d'acheminement dont le rôle et la fonction se diffèrent dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongés sur les aires de stockage et globalement pour échapper aux frais supplémentaires.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, la logistique est décrite comme étant une fonction et une démarche essentielle dans les opérations du commerce international. C'est la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit et avec la meilleure qualité.

La logistique est un système destiné à rendre les échanges opérationnels. Il s'agit d'un double flux, d'information et de services, organisé en chaîne d'activités destiné à gérer le temps et l'espace lors des mouvements de produits. Une mauvaise logistique entraîne des coûts plus élevés et entrave l'expansion des échanges. Sans ces échanges, aucune intégration ni développement économique ne sont possibles. Cela fait donc de la logistique l'un des principaux moteurs de la croissance dans le contexte actuel des marchés mondiaux.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

Introduction

Le transport est un maillon indispensable de la chaîne logistique, il assure la liaison entre les différents étapes, de l'approvisionnement à la distribution (fournisseurs usines, inter usines, usines-entrepôts et entrepôt-clients). Il mérite une attention particulière tant qu'un élément majeur dans la qualité du service au client puisque directement liée aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries, etc.

Selon les origines et les destinations, les caractéristiques du produit et les délais à respecter, différents moyens de transport peuvent être utilisés : route, fer, voie navigable, mer, air. Même si, sur un trafic donné, tous ces modes ne se concurrencent pas.

Tout au long de leur 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 car elle permet de couvrir en tout ou en partie les dommages qui pourraient résulter des différents risques.

Ce chapitre a pour but de présenter le processus de transport international dans le cadre des échanges commerciaux et l'assurance adaptée lors de l'acheminement des marchandises afin d'assurer le bon déroulement de processus de transport.

Section 01 : Le processus de transport de marchandise à l'international

Dans cette section, au premier lieu on étudiera les différents modes de transport (les avantages, inconvénients, le contrat, la documentation et la tarification de chaque mode de transport), ensuite, les principaux intervenants en transport international, puis, les différents phases du transport et, enfin, les critères liés au choix du transport.

1. Définition du transport :

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voiture, trains, bateau, avion...). Généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.¹

Selon le dictionnaire le Robert, le transport est : « *le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient* ». ²

Le transport est considéré comme la catégorie d'activités consistant à déplacer des objets matériels, grâce à la mise en œuvre des moyens spécifique et déterminés. Certaines de ces moyens mobiles : les véhicules et les engins moteurs (voiture, navires, avions...) les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures de circulation (routes, voies ferrées, canaux...) ou de transbordement (gares, ports, aéroports...).³

2. Définition du contrat du transport :

Le contrat de transport est un contrat par lequel une personne appelée transporteur s'engage en un lieu déterminé, dans un délai fixé en moyennant un prix convenu, une marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée expéditeur.

Ce contrat est conclu au profit d'une tierce personne, l'expéditeur agit donc pour le compte du destinataire qui peut de ce fait demander au transporteur l'exécution du contrat.

Le contrat de transport est un acte civil par l'expéditeur lorsqu'il est accompli pour leur besoin, il est commercial s'il est accompli pour les besoins de leur commerce.

¹ Mémoire de magister de l'Oron: transport de marchandise et impact sur l'activité économie régionale, Harrarsabéha, 2011/2012.

² PETIT ROBERT : dictionnaire alphabétique et analogique de longue française, paris, dictionnaire le robert 1970.

³ Netter M (1974). « Capacités de transport, couts de transport et organisations de l'espace », Revue économique. P 257

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

2.1. Les différents types de contrat de transport :

2.1.1. L'expédition exclusive :

Le contrat de transport passé entre le chargeur (expédition ou transitaire), et la compagnie de transport.

L'expédition peut être soit un envoi de détail ou en messagerie, soit en envoi complet.

2.1.2. Le transport pour compte propre :

Réalisé par l'entreprise avec ses engins de transport ce type de transport est marginal.

2.1.3. L'affrètement :

Contrat de location d'une machine de transport (un navire, un avion, un véhicule terrestre) pour un voyage, ou pour une période donnée, il n'est utilisé à l'international que dans le domaine du transport maritime.

2.1.4. Le groupage :

Contrat où un intermédiaire, le groupeur se place entre le chargeur et la compagnie de transport, le groupeur rassemble plusieurs envois pour une même destination afin de remettre un lot complet au transporteur.⁴

3. Les différents modes de transport :

3.1. Le transport maritime :

Le transport maritime reste, en volumes le premier moyen de transport de marchandises, les différentes compagnies maritimes se sont organisées en « conférences » groupes afin de mieux exploiter les différentes lignes et de développer des services, notamment la conteneurisation sur de nombreuses destinations.

3.1.1. La convention de Bruxelles :

C'est la convention internationale pour unification de certaines règles en matière de connaissance signée le 25 Août 1924, date parfois « règles de la Haye », ratifiée par 78 états, elle s'applique aux transports internationaux à l'occasion desquels un connaissance est établi dans l'un des États signataires.

⁴ Mémoire : la procédure d'achat à l'importation des climatiseurs ENIEM promotion 2005 /2008.SIG MA.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

3.1.2. Le contrat de transport maritime:

C'est un accord de volonte ou engagement établis entre un chargeur qui s'engage à payer le fret déterminée et entre un transporteur d'un port à un autre port.

Ce contrat est constaté par un document appelé le connaissance maritime ou « Bill of lading ».

B/L Dans la pratique de connaissance émis par le transporteur et présente les avantages suivants:

- C'est un titre de transport → Il établit la preuve de contact de transport.
- C'est un titre de propriété → Il présent la marchandise.
- Consiste un reçu de la marchandise au borde du navire → Justifié la réception à bord du navire.

3.1.3. Le document du transport maritime :

Le document utilisé est le connaissance il constitue le support matériel du contrat de transport.

Le connaissance peut être :

- ✦ **à ordre** : transmissible par simple endos, c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire.
- ✦ **à personne dénommée** : les documents devient non négociable.
- ✦ **on bord** il atteste le chargement effectif de la marchandées à la date de signature.
- ✦ reçu pour embarquement il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.
- ✦ **net de réserves** : il certifie la prise de la marchandise en bon état apparent.
- ✦ **Surcharge** : des réserves portées par la compagne sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

Le connaissance doit être établie dans les 24H après le chargement et signé par le capitaine du navire en plusieurs originaux et copie selon la demande du chargeur.

- Un original est garde pour armateur [propriétés du navire].
- Un original est gardé par le capitaine du navire.
- Les autres originaux pour le chargeur.

3.1.4. La tarification du transport maritime :

➤ **Interprète les règles de tarification :**

Les groupements privés d'armateurs, appelés « conférences » ont établi des tarifs dits « conférences » pour les lignes maritimes régulières, ils fixent des taux des faits minimaux aux quels il est possible d'appliquer des rabais si l'importance du trafic ou la fidélité des chargeurs, le justifient quelque compagnes n'an cependant pas adhéré à ces conférences ces « outsiders » gardent une entière liberté dans la fixation de leurs tarifs.

Les règles de tarification reprennent des principes communs que les chargeurs doivent connaitre pour apprécier globalement le prix du transport.

➤ **Les conditions de ligne (ou liner-terms):**

Le taux de fret annonce par la compagnie maritime inclut un nombre plus ou moins grand d'opérations partenaires le prix en compte de ces frais de manutention portuaire intervenant dans les périmètres du navire est détermine dans les conditions de ligne ou liner termes.

➤ **Le paiement du fret:**

Les expéditions peuvent se faire en port payé ou en port du [vente CFR. ou CIF] par exemple, cependant, c'est le chargeur qui en principe, est redevable du fret.

En ces de paiement à destination, le réceptionnaire devient le débiteur pour autant qu'il accepte la marchandise.⁵

3.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport maritime:

➤ **Les Avantages du transport maritime:**

- Non couteux
- Mieux adapté pur les produits Bord et volumineux.
- Possibilité de stockage dans les zones portuaires.
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.

⁵Management des opérations de commerce international importes- escortes 7^{ème} édition [chislair begrand / hulot martini]. P : 24- 26- 28.

➤ Les Inconvénients du transport maritime:

- Lenteur.
- Certaines lignes ne transportent pas des conteneurs.
- Assurances et emballages Plus onéreux.⁶

3.2. Le Transport Aérien :

On entend par transport aérien tout transport de marchandises ou de biens par les aires, ou bien c'est une activité consistant à déplacer des passagers ou du fret par la voie aérienne, c'est le mode le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide 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, signée en Pologne le 12/10/1929.

Cette dernière n'est pas la seule conventions lieur qu'il existe plusieurs autres conventions internationales (conventions de Chicago 1944- Romain 1952 – Genève 1948).

3.2.1. Le contrat de transport aérien:

Il est conclu entre le transporteur (compagnie aérien) et le chargeur. Le contrat est matérialisé par la lettre de transport aérien LTA.

• Définition de la lettre de transport aérien LTA:

La LTA est établie par la compagnie aérien ou par un agent agréé sur la base des instructions de l'expéditeur elle est à la fois:

- La preuve du contrat
- La preuve de la prise en charge des marchandises.
- Le justificatif des prix.

Elle n'est pas négociable et ce n'est pas un titre de propriété, le transporteur ne peut exonérés de sa responsabilité qu'en cas de faute de la personne lésée, la LTA est établie en trois exemplaires.

- Un pour la compagnie.
- Un pour l'expéditeur.
- Un pour le destinataire.

⁶ Commerce internationale à la portée de tous (lasory), P: 126- 12

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

3.2.2. La tarification du transport aérien :

L'IATA [International Air Transport Association] et L'ATAF [association des transporteurs aériens de la zone franc] fixent des tarifs auxquels se substituent. De faire un « prix de marché » variable en fonction des destinations et des quantités des marchandises expédiées on distingue notamment deux types de tarification.

- **Le tarif général** : qui fait intervenir le rapport poids volume de la marchandise ainsi que la règle du payant pour.
- **Le tarif à l'unité de chargement** : (ULD) – palettes igloos, conteneurs qui s'applique de façon forfaitaire jusqu'à un point pivot.
- **Des tarifs spéciaux** : appelés couramment spécifiques, les tarifs s'appliquent à une catégorie particulière de marchandises sur certaines destinations, et à l'initiative des compagnies, les tarifs proposés sont alors avantageux cependant leur utilisation est de plus en plus restreinte.
- **Des tarifs spécifiques** : concernent les animaux, les livres, les journaux et les objets de valeur.
- Une surtaxe est appliquée au transport de produits dangereux.⁷

3.2.3. Les avantages et les inconvénients du transport aérien:

➤ Les avantages du transport aérien:

- Rapidité – sécurité pour la marchandise.
- Régularité et fiabilité du transport.
- Emballage peu coûteux.
- Frais financiers et de stockage moindres, ce mode de transport s'adapte particulièrement aux méthodes de gestion actuelles d'approvisionnement calculé en fonction des besoins de l'entreprise sur une courte période.

⁷ Des opérations de commerce international. Importes- exportes 7^{ème} édition [chris laine Ménagement Legrand / Hubert martini]. P: 34.

➤ Les inconvénients du transport aérien:

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur les produits taux portés doivent être des produits à forte valeur ajoutée:
- Capacité limitée.
- Interdit à certain produit dangereux.

3.3. Le transport routier :

Le transport routier permet de réaliser des expéditions emporte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable des autres moyens de transport, le transport routier international est réglementé par la convention de Genève du 19 mai 1956 en vigueur dans tous les pays européens, sauf L'Irlande (y compris les pays de L'Est) cette convention dite (CMR) s'applique pour tous les transports de marchandises à titre onéreux.⁸

3.3.1. Le contrat de transport routier:

C'est la lettre de voiture CMR. Qui constate le contrat du transport routier elle émise par l'expéditeur et signée conjointement par le transporteur et l'expéditeur et elle est établie par (03) exemplaires : un pour l'expéditeur, un pour le transporteur et un pour le compagnon de la marchandise.

3.3.2. La tarification:

Le principe général est celui de la libre négociation des tarifs, les transporteurs proposent des prix en fonction de zones de départ et d'arrivée de la distance à parcourir du poids de la marchandise et de son volume.

Le rapport poids volume est $1T = 3M^3$. Aussi le poids minimum à considérer ne peut être inférieur au produit du nombre de mètre – cube par 330 Kg.

Lorsque l'envoi occupe le véhicule sur une longueur détermine le poids taxable ne peut être inférieur au produit de cette longueur par 1790 Kg (rapport poids / mètre linéaire). Il est possible d'appliquer, comme pour le transport aérien, la règle du « payant pour ».

⁸ Management des opérations de commerce. Internationale. Importes- exportes 7^{ème} édition / GA slavine Bégrave/ Hubert martini. P: 40.

3.3.3. Les avantages et les inconvénients du transport routier:

➤ Avantages

- Service domicile / domicile.
- Souplesse d'utilisation.
- Complément indispensable des autres types de transport.

➤ Inconvénients

- Délais de sécurité variable.
- Coût de transport élevé pour les expéditions lointaines.
- Peu adapté aux quantités importantes.

3.4. Le transport ferroviaire:

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde. Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.⁹

En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le ferroulage.

Le transport ferroviaire international est règlement par la **convention de Berne** du 14 Octobre 1890. Et la COTIF entrée vigueur le 1^{er} Mai 1985 dont la CIM- révisée fait parti, ces textes définissent des règles uniformes de transport international (RU- CIM) et des règlements particuliers (ces règlement sont au nombre de quatre).

- Wagons de particuliers (RIP).
- Les conteneurs (RICO).
- Les colis express (RIEX).

3.4.1. La tarification:

Des tarifs communs permettent de déterminer le prix du transport de bout en bout (par exemple [tarif international commun pour le transport de colis express]).

⁹ Blog.wikimemoires.com/2011/03/mode-de-transport-internat.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

Des tarifs bilatéraux négociables établissent des prix pour des déports et des arrivées de marchandises dans les pays concernés quelle que soit la distance parcourue dans chaque pays.

3.4.2. Le contrat de transport ferroviaire: Le contrat est conclu lorsque la marchandise et apposé le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture internationale, la conclusion du contrat ne crée pas l'ablégations particulières à la charge de l'expéditeur si ce n'est la fourniture d'un emballage adéquat et le chargement des marchandises pour envois de plus de (03) tonnes.

3.4.3. Les avantages et les inconvénients du transport ferroviaire:

➤ **Avantage :**

- Développement du transport combiné.
- fluidité du trafic et respect des délais.
- adaptation aux longues distances et aux tonnages importants.
- transport de marchandises par trains entiers par rapport au transport par Wagons isolés

➤ **Inconvénients :**

- Inadapté aux distances courtes.
- limite par le réseau ferroviaire.
- Nécessite un pré- et un poste acheminement.
- Ruptures de charge.

3.5. Le transport Fluvial:

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux). C'est un mode de transport très économique car, il est peu couteux en énergie ; il permet de transporter des tonnages très importants, ce qui en fait un moyen de transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage.

Le transport fluvial garde une importance significative pour le transport de marchandises dans les pays dotés d'un réseau des voies navigables bien équipé ou favorisés.

3.5.1. Le contrat de transport fluvial :

Revêt quatre formes possibles :

- **La convention d'affrètement au voyage:** itinéraire déterminé pour un tonnage fixé, un visa VNF: "Voies Navigables de France " est demandé.
- **La convention d'affrètement de voyages multiples:** plusieurs voyages pour un tonnage donné, visa VNF demandé.
- **La convention au tonnage:** prix fixé à la tonne, nombre de voyage illimité, visa VNF demandé.
- **La convention à temps:** location d'un bateau pour une durée déterminée, visa VNF demandé.

3.5.2. Les avantages et les inconvénients de transport fluvial :

➤ **Avantage :**

- Remarquable capacité d'emport, 300 à 2 500 tonnes selon les convois.
- Faible coût

➤ **Inconvénient :**

- Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport.
- Coût de pré- et post-acheminement.
- Ruptures de charge

3.6. Le transport multimodal :

La notion du transport multimodal est née de la rencontre d'un besoin et d'une technologie.

- Le besoin un désir d'organiser en une seule fois des transports de domicile à domicile ce qui implique d'utiliser plusieurs modes de transport et génère des ruptures de charges.
- Une technologie: L'apparition d'instruments de transport moderne qui facilite les opérations liées au passage d'un moyen de transport à un autre.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

3.6.1. Les conventions internationales :

- La convention de Genève de 1956 s'applique au transport multimodal comportant une phase routière s'il n'y a pas rupture de charges.
- La convention de Varsovie.

3.6.2. Le contrat du transport multimodal :

Connaissance directe qui couvre la marchandise pendant le trajet maritime et le trajet terrestre.

Ce dernier a pour effet de rendre ces clauses opposables tant au porteur qu'au transporteur successif et pour considérer le premier transporteur comme responsable des autres, par contre la compagnie émettrice est responsable que pour le trajet qu'elle effectue elle-même.

3.6.3. Les avantages et les Inconvénients du transport multimodal :

➤ **Avantage :**

- Assure la continuation terrestre de fret maritime.
- Simplifie les manutentions portuaires.
- Naissance de la standardisation des conteneurs.

➤ **Inconvénients :**

- Peine à se développer.
- Occupe une place marginale dans certains pays:
- Très coûteux.

4. Les moyens de transports :

L'Homme a toujours senti le besoin de se déplacer. Pour cela, il a inventé des moyens de transport qu'il a améliorés au cours du temps. Ces moyens de transports permettent de se déplacer dans différents milieux : terre, mer et ciel :

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

Tableau N°1 : les modes de transports

Sous terre	Sur terre	Sur l'eau	Dans les airs
Un métro	une moto un scooter une ambulance un autobus une voiture un TGV un tramway	une pirogue une péniche un voilier le navire un bateau le bateau mouche	un avion une montgolfière un hélicoptère

Source : réalisé par nos soins

Les différentes phases du transport :

Nous avons élaboré le tableau ci-après pour faire apparaître de façon concise les différentes phases de l'opération transport et la concomitance entre les opérations physiques et la gestion documentaire.

Tableau N°02 : « les phases du transport »

Opérations physiques	Obligations correspondantes du vendeur ou de l'acheteur	Suivi documentaire
Préparation, étiquetage et emballage	Ces opérations sont toujours à la charge du vendeur. L'étiquetage permet d'identifier la marchandise, de la rechercher en cas de perte, de donner des consignes de manutention.	-Liste de colisage ou note de poids. - Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (certificat de qualité, de quantité par exemple...), documents commerciaux.
Remise de la marchandise au transporteur	l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition, il doit ainsi	-Instructions de transport Ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur. -Attestation de remise au

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

	indiquer les références du consignataire de la marchandise et le lieu et les modalités de réception de la marchandise.	Transitaire (Forwarding agents Certificat). -Documents de transport. Avis d'aliment pour les polices d'abonnement. -Certificat d'assurance.
Contrôle de la marchandise au départ	Le transporteur ou le Commissionnaire effectue des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent. Ces contrôles ainsi que la responsabilité du chargement peuvent varier en fonction des modes de transport requis.	Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.
Dédouanement export	À la charge du vendeur dans tous les cas.	Documents exigés par la douane.
Contrôle des marchandises à l'arrivée	La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire sauf dans les envois de détail par la route ou le fer (messengerie) ou le transport en FCL. Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise.	La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans un délai

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

	En cas d'avaries ou de manquants des réserves doivent être faites.	maximum.
Dédouanement import	Il est toujours à la charge de l'acheteur.	Documents exigés par la douane.

Source : international organisation for standardisation, www.iso.org consulté le 24/11/2021

5. Les critères de choix du transport :

Pour toute opération avec l'étranger, l'entreprise exportatrice doit élaborer une solution globale en matière de transport international.

En tant qu'exportateur il faut obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

5.1. Les délais:

Le vendeur communique généralement le délai de fabrication, de mise à disposition des marchandises. À l'usine au la date d'embarquement ou port ou à l'aéroport et le délai de livraison dans les locaux de l'acheteur (importateur) afin d'organiser la réception en fonction de n'incoterms d'achat il se s'enseignera les délais des différentes étapes du transport.

Les délais ont un impact direct sur les coûts et cela en fonction de la distance à parcourir et de mode de transport utilisé et cela comme suit, plus les délais sont courts plus les prix de transport sont élevés, or, certaines marchandises s'accommodent mal de délai trop long (marchandises périssable...) et en fin le choix d'un bon partenaire transport permettre par ailleurs de réduire les aléas et sécurité de délais.

5.2. L'impact de choix de transport sur l'emballage et sécurité des marchandises:

Les risques qui peuvent touchés les marchandises en cours du transport varient en fonction:

- De la nature de la marchandise.
- Du mode de transport.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

- De délai de transport de bout en bout.
- De nombre et du lieu de rupture de charge.
- De mode d'emballage pratique, l'emballage est un moyen de protection de la marchandise.

Les aléas climatique ainsi les vals. Il est autant plus cher qu'il est efficace, mais il ne s'agit pas de sur emballage mai il s'agit d'arbitres entre coût et utilité en fonction des éléments cités ci dessus.

5.3. Impact sur l'échéance de paiement:

A l'international il est rare qui un fournisseur fasse courir le délai de paiement à porter de la date démission de la facture, c'est en général le transport qui détermine le point de départ du délai de règlement ou lien plus rarement, paiement à la livraison de la marchandise.

5.4. L'impact sur les coûts de transport:

Le transport qu'il soit organisé par le vendeur ou par l'acheteur, son coût sera ou final à la charge de l'acheteur, soit de le paiera- lui- même ou sera répercuté sur le prix de vente. A moins que le vendeur pisse se permettre d'offrirez le transport à son client.

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises

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

Dans cette section nous présenterons l'intérêt de l'assurance et ses différents acteurs, puis le coût d'assurance et la notion d'avarie, et en terminant par l'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices.

1. Définition de l'assurance:

Les marchandises encourent des risques ordinaires liés à la manutention, au stockage, aux ruptures de charges et au transport lui-même. Des risques particuliers peuvent se surajouter tels que émeute, grèves, sabotage, conflits armés...etc.

La marchandise voyage aux risques et périls de l'ayant droit celui-ci doit être garanti.

2. L'intérêt de l'assurance transport et ses différents acteurs:

L'intérêt de transport regroupe plusieurs acteurs :

2.1. L'intérêt :

L'assurance transport permet de couvrir en totalité ou en partie le dommage subi par la marchandise et compense les plafonds d'indemnités versées soit par le transitaire pour faute personnelle, soit par les transporteurs. Lorsque ceux-ci sont exonérés de toute responsabilité, l'assurance permet d'obtenir une indemnisation égale au préjudice subi.

Tableau N°03 : « versement d'indemnités »

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

Source : www.lalogistiqueconseil.org consulté le 24/11/2021

Il ne faut pas confondre l'indemnité versée par un transporteur fautif et l'indemnité versée par l'assurance transport.

2.2. Les différents acteurs de l'assurance :

- **L'assuré** : est la personne ou l'entreprise qui souscrit une police en vue d'assurer des marchandises contre des catégories de 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 (futur assuré) 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 avantageuse pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.¹⁰

¹⁰ Naji JAMMAL, op-cité, P393-394.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

- **Le courtier d'assurance maritime** : est un officier public, un peu comme un agent de change, doté de certains privilèges, dont 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, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance. Il perçoit comme rémunération une commission proportionnelle aux primes qu'il permet à la compagnie d'encaisser.
- **L'expert en sinistres** : a pour rôle de constater, à destination ou en 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 question de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (ou l'expert répartiteur). L'expert en sinistre et le commissaire d'avarie ont pour responsabilités de :
 - Constater les dommages ;
 - Déterminer la nature de l'avarie, son importance et sa cause ;
 - Préconiser les mesures conservatoires ;
 - Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables ;
 - Prévenir les sinistres.
- **La compagnie d'assurance** : est née de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine supportés par des personnes physiques. Cette augmentation 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 compagnie, souvent sans en informer l'assuré.

3. La nature des risques:

Il existe (02) types risques d'avaries:

3.1. Les pertes avaries particulières :

Concernant tous les modes de transport ce sont les détériorations au manquants sur la marchandise elle-même qui proviennent soit d'événements majeurs survenant au court du transport d'événements concernant uniquement la marchandise.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

3.2.L'avarie commune:

Est une notion spécifique au transport maritime et fluvial le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour « sauver le navire » et donnant lieu à contribution ; le frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le propriétaire de chaque expédition. Ainsi une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses, les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer.

Les risques couverts et les risques exclus :

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

Tableau N°04 : « les risques couverts et exclus »

Risques couverts	Risques exclus
- Risques liés au transport principal. - Risques liés à la manutention. - Risque pour le près et le post - acheminement dans les assurances de magasin 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 qualité pendant le transport. - Influence, température. - Insuffisance d'emballage ou inadaptation du conditionnement. - Préjudices financiers commerciaux ou indirects.

Source : www.logistiqueconseil.org, consulté le 24/11/2021.

4. Les différents types de polices:

Police d'assurance 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 part le capital assuré ainsi que la nature et la limite des risques couverts.

On distingue quatre (04) types de polices: ¹¹

4.1. La police au voyage :

Assure au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Valable pour une relation et pour une marchandise donnée, elle est souscrite à chaque expédition.

4.2. La police à alimenter:

Elle est particulièrement adaptée aux gros contrats dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime. Valable pour une durée indéterminée et un quantum déterminé. Les envois sont fractionnés. L'assuré informe l'assureur de chaque expédition par un « avis d'aliment ».

4.3. La police d'abonnement (ou flottante) :

Elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation même à l'importation pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant son transport international de marchandises. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances, qui bien souvent fait partie de leur groupe. Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliment mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

Valable pour un quantum indéterminé pendant une durée déterminée, quel que soit le mode de transport, la nature de la marchandise. À chaque expédition, l'exportateur produit un « avis d'aliment » informant l'assureur des détails de l'envoi. Valable un an, renouvelable par simple avenant.

¹¹ J. BELOTTI, op-cité, P49.

4.4. La police tiers-chargeur :

Assurance que le transitaire met à disposition de son client. En cas de sinistre, c'est le transitaire qui constituera le dossier nécessaire à l'indemnisation. 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.

Il faut noter que la police à alimenter et la police d'abonnement comportent des notions de la pleine et de la franchise :

La pleine : est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).

La franchise : élimine les petits sinistres. Ces derniers ne sont pas remboursés, l'important est d'être assuré contre les gros erreurs.

L'assurance de transport est un domaine très complexe qui touche de nombreux intervenants.

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

L'exportateur doit maximiser les avantages d'assurance transport. Il pourra avoir une plus grande maîtrise des garanties et de la sécurité liées à ces opérations commerciales

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

5.1. Assurance des marchandises en transport maritime :

L'assurance maritime couvre les dommages suivants : les avaries communes et les avaries particulières.

5.2. Les garanties :

Les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivantes:¹²

¹² www.logistiqueconseil.org

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

- La garantie tous risques ;
- La garantie franche d'avaries particulières sauf (FA sauf) ;
- La garantie franche d'avaries particulières (FA) ;
- La garantie du risque de guerre et de mines.

5.2.1. la garantie tous risque:

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

➤ Contenu de la garantie

Elle couvre les avaries particulières et les avaries communes et la totalité du transport de magasin.

➤ Vols et disparitions, chargement en pontée

Les colis manquants seront indemnisés si la preuve du non livraison est établie par un certificat ou tout autre document.

Des traces d'effraction doivent être relevées sur les colis, par le commissaire d'avaries, pour prétendre à une indemnisation pour manquant à l'antérieur des emballages.

Les chargements en pontée sont couverts de façon automatique si les navires sont équipés à cet effet.

La durée correspond au temps du voyage, depuis la remise au transporteur, jusqu'à la remise effective au destinataire au lieu de destination, dans la limite de (60) soixante jours après la fin des opérations de déchargement du dernier navire de mer.

5.2.2. La garantie FA-sauf (Franche d'assurance particulière):

Couvre uniquement les avaries communes et les avaries mentionnées au contrat.

Autrement dit, se signifie que la garantie ne couvre les marchandises endommagées que de le cas ou la cause des dommages figure dans la liste des causes limitativement énumérées au contrat.

Il s'agit en générale des risques majeurs, naufrages, incendies, chute du colis en cours de chargements et l'avarie commune.

5.2.3. Garantie franche d'avaries particulières (FAP) :

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

5.2.4. Garantie du risque de guerre et de mines :

Elle permet d'assurer contre les dommages que peuvent causer des situations de guerres.

- Cette garantie est toujours couverte séparément des autres et a une tarification spéciale.
- Son coût moyen varie autour de 0,03% de la valeur assurée selon le degré de risque sur le parcours empruntés par la marchandise.
- Elle couvre les actes tels que le sabotage, la piraterie, les torpillages etc. et peut être utilisé pour tous les types de transport.

N.B.

La valeur assurée : Elle constitue le plafond de responsabilité de l'assureuse correspond au maximum, de prix que l'acheteur peut obtenir à destination la prime d'assurance est exprimée sous forme de pourcentage de la valeur assurée, elle est déterminée sur la base des éléments suivants:

- La nature et la valeur des marchandises
- La nature de l'emballage.
- Le mode de transport- la nature du trajet.
- La nature des garanties couvertes.
- La nature de contrat de vente.

6. Assurance des marchandises en transport aérien :¹³

La garantie couvre tous les risques non exclus et s'inspire des formules « tous risques maritimes ». Elle s'étend de domicile à domicile et inclut les transports complémentaires, terrestre ou fluviaux (en cas de portion de 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 destination.

¹³ Naji JAMMAL, op-cité, p 417.

7. 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, loci-out et conflits de travail, dans le cadre 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).

8. Les formalités pour le remboursement :

Le dossier de remboursement (appelé « dispache ») est à présenter au correspondant avec lequel la police d'assurance a été souscrite

Ce dossier comporte cinq documents¹⁴ :

- 1) Le titre de transport (original) qui est la preuve d'un transport international.
- 2) Le contrat d'assurance (original) qui est la preuve de l'assurance.
- 3) La facture qui est la preuve du montant assuré.
- 4) Les réserves indiquées sur le bon de livraison.
- 5) Le constat et le montant des dégâts ainsi que la détermination des responsabilités.

L'assurance de transport est un domaine très complexe qui touche de nombreux intervenants.

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 d'assurance du transport. Il pourra avoir une plus grande maîtrise des garanties et de la sécurité liées à ces opérations commerciales.

¹⁴ J.BELOTTI, « le transport international des marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p51

Section 03 : Les incoterms

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

Les « INCOTERMS » ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000, 2010) afin de tenir compte des évolutions des techniques utilisées par les opérateurs du commerce international. Aujourd'hui ces clauses sont (presque) universellement reconnues par l'ensemble de la communauté internationale, et elles sont enseignées dans les cursus de nombreuses formations, permettant à de nouveaux acteurs entrants dans le domaine du commerce mondial d'être immédiatement familiers avec ces standards.

1. Définition de l'incoterm :

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport. Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison.¹⁵

2. Rôles des Incoterms :

Les incoterms ont des rôles bien définis, Chacun des 11 incoterms propose principalement:¹⁶

Une définition précise de l'obligation du vendeur, de livrer ou remettre la marchandise à un transporteur ;

- Une définition précise de la répartition des frais de logistique internationale entre le vendeur et l'acheteur ;

¹⁵ Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008, P 6.

¹⁶ Bases du Commerce International, p03.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

- Une définition précise du point de transfert de risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur : à partir de quel moment et à quel endroit l'acheteur assumera les risques encourus par la marchandise ;
- Une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur.

Les 11 incoterms, identifiables par des sigles basés sur la langue anglaise, permettent à tous de savoir de quel contrat il s'agit.

Leur usage n'est pas obligatoire (mais vivement recommandé) et ils ne concernent que les transactions internationales.

Les commerçants ont en outre la possibilité, tout en retenant un incoterm précis, d'introduire dans leur contrat une clause apportant des modifications aux obligations initiales : ces incoterms constituent des « variantes » des incoterms CCI.

3. Choix de l'incoterms :

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin.¹⁷

4. Le classement des Incoterms :

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

4.1. Le classement en fonction du risque :

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en :¹⁸

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

Sur les onze incoterms :

- Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (**EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP**).
- Trois sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (**DAT, DAP, DDP**).

¹⁷ Le petit export, G. LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris2008, P 7.

¹⁸ J. BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p82.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

4.2. Le classement en fonction des modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms :¹⁹

Tableau N°05 : Classification des incoterms selon les modes de transport

Famille	Incoterm
Tout mode de transport.	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP
Transport maritime ou fluvial.	FAS, FOB, CFR, CIF,

Source : Réaliser par nos soins à partir des données prélevées dans :²⁰

4.3. Classement par famille :

Les incoterms sont répartis en trois familles :

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

5. Présentation des onze incoterms :

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

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

La seule obligation du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Ce dernier est alors responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à la destination finale. Le transfert du risque et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur.

5.2. 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 à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

¹⁹ [Http://www.international-pratique.com/Incoterms.15.0.html](http://www.international-pratique.com/Incoterms.15.0.html), consulté le 25/11/2021.

²⁰ Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, Paris 2008, P 7.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

FAS (Free Alongside Ship 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 où 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.

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

CFR (Cost and Freight ou « Coût 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 « coût, 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 payé 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

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

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 payé, 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.

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

DAT « Delivered at Terminal » :

Cet incoterm remplace le DEQ (« Delivered ex quay »). Il est multimodal, donc valide pour tous les types de transport. Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu.

Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port (Terminal désigne ici tout lieu, couvert ou non, comme un quai, entrepôt ou parc à container) ou au lieu de destination convenu.

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.

DAP « Delivered at Place » :

Cet incoterm remplacera à partir du 1er janvier 2011 les incoterms suivants: DDU, DES, DAF, Il est considéré comme multimodal car valide pour tous les types de transports.

Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêt pour le déchargement au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Chapitre II : le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

Les formalités à l'export sont effectuées par le vendeur mais par contre celui-ci n'a aucune obligation concernant les formalités douanières à l'importation.

6. 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,
- Tenir compte du mode de transport, car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple: pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.

7. La réforme des Incoterms 2010 :

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1er 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).
- Le terme DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal).

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.

Conclusion

Le transport international occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les nations, il met en œuvre un grand nombre de participant qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Et grâce à l'assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international. Cette formule sert à protéger les intérêts de propriétaires des marchandises, par l'indemnisation des dommages et perte survenus par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Les incoterms joue un rôle important, est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue en venant préciser au contrat de vente quelles sont les obligations respectives du vendeur et acheteur principalement en matière de déclarations d'exportation et d'importation .

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

Introduction

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

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

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

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

Section 1 : Aperçu générale sur la douane

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

1. Définition :

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

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

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

2. L'évolution des douanes algériennes :

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

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

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

¹fr.wikipedia.org

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

2.1. Phase allant de 1962 à 1969 :

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

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

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

Il est à retenir de cette période cinq dates importantes :

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

2.2. Phase allant de 1970 à 1978 :

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

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

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

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

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

2.3.Période de 1978 à 1987 :

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

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

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

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

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

2.4.Période de 1987 à nos jours :

C'est la période la plus importante dans l'histoire des douanes algériennes. La réforme fiscale de 1962 a eu pour principal objectif de réduire le taux de 19% à 07%, et de réduire le prix tarifaire qui était jusque là de 100% à 60%. Ainsi, la structure adoptée pour le tarif de 1992 était la suivante : Exemption (0%), 3%, 7%, 15%, 25%, 40%, et 60%. Le taux maximal a été par la suite réduit à deux reprises, dans le cadre des mesures liées au réajustement structurel :

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

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

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

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

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

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

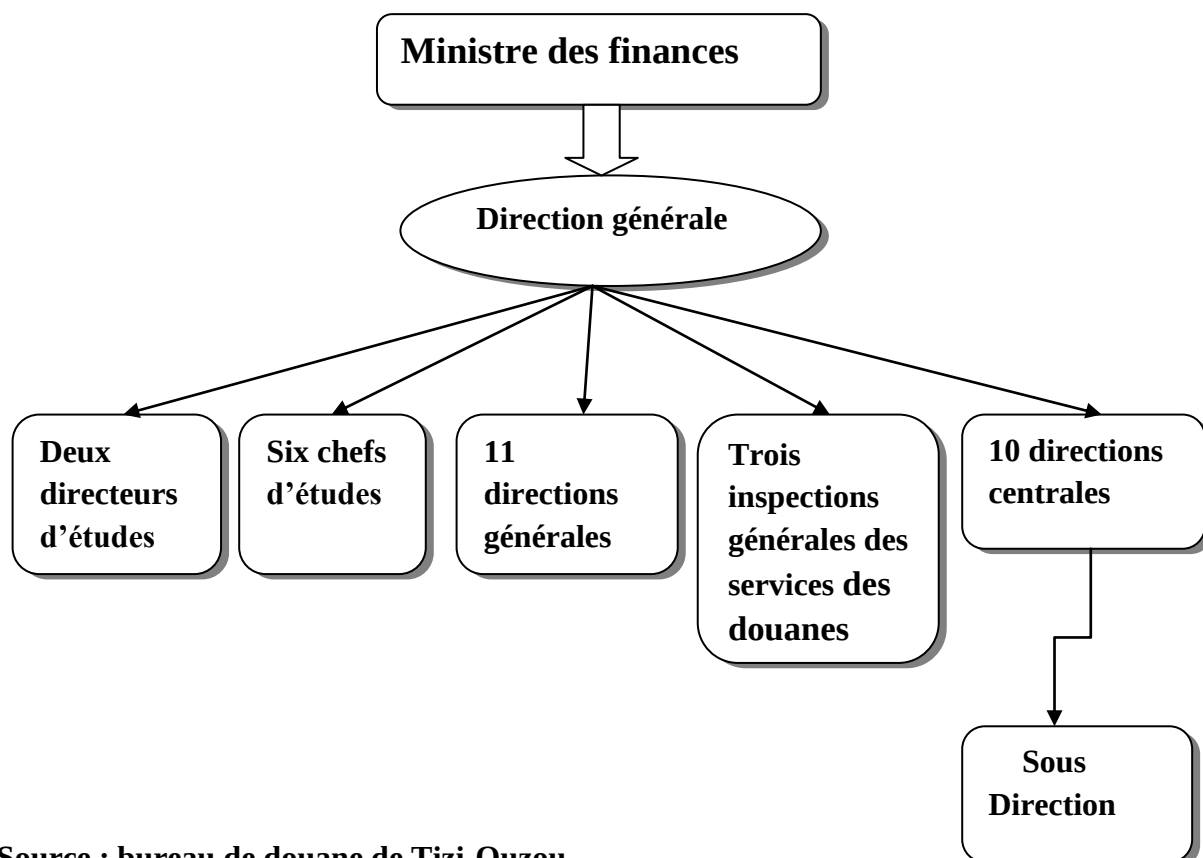
Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

3. L'organisation de la douane algérienne :

L'organisation de l'administration des douanes est adaptée de façon à être au service des différentes stratégies menées, afin d'assurer une exécution efficace des missions qui lui sont confiées. Cette organisation repose sur :

Schéma N°6 : l'organisation de la douane algérienne



Source : bureau de douane de Tizi-Ouzou

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

4. Les missions de la douane :

Le développement du commerce international et l'ouverture des frontières ont amené les États à confier à la douane des missions de protection de la santé publique, la morale et la sécurité publique, les droits de propriétés industrielles. Les missions de la douane sont généralement fixées dans les lois douanières et spécifiées par l'article 3 du « code des douanes algériennes ». L'adhésion de l'Algérie aux conventions douanière internationales a permis à la douane de reprendre ses missions universellement reconnues. Ainsi, la douane exerce plusieurs missions :

4.1.Mission fiscale :

Cette mission consiste à :

- Protéger des droits et taxes applicables aux marchandises qui franchissent la frontière nationale.
- Assurer l'application de la loi douanière au sens large du terme conventions douanières internationales, (législation et réglementation, tarifs douaniers, procédures) régissant la circulation des marchandises à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier.
- Assurer la surveillance douanière dans le rayon des douanes : frontière maritimes (port et rivages) aériennes (aéroports).
- Lutter contre la fraude commerciale en matière de justification des éléments servant au contrôle de l'assiette des droits et taxes : à savoir l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane ainsi qu'en matière de poids et de quantité.

4.2. Mission économique :

L'administration des douanes participe à la création d'un environnement légal et réglementaire favorable à l'épanouissement des activités économiques. À ce titre, elle est chargée de la protection de l'espace économique national, notamment en matière de l'observation et le contrôle des marchandises qui franchissent le territoire douanier national que ce soit à l'entrée ou à la sortie et de l'application des mesures tendant à assurer la protection de la production nationale.

- Facilitation des échanges.
- Contrôle des règles de commerce par la lutte contre le dumping et les mesures compensatoires.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- La lutte contre la contre façon.
- Assister et conseiller les entreprises économiques, notamment producteurs et les investisseurs en mettant à leur disposition les facilités offertes par la législation douanière en matières de régime économique.
- Elle contribue à établir des statistiques relatives à la matière douanière afin de faciliter la prise de décision par les pouvoirs publics.

4.3. Mission d'assistance des institutions de l'État :

Cette mission consiste à :

- Veiller à l'application des mesures édictées en matière de protection de la santé des personnes et des animaux pour éviter l'introduction de germes susceptibles de contaminer les produits alimentaires importés, y compris les animaux vivants (contrôle phytosanitaire, vétérinaire et de la qualité) ;
Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité (ex. produits pharmaceutiques et vétérinaires, jouets, appareils électriques, appareils, produits d'hygiène et de beauté...) ;
- Lutter contre le trafic des stupéfiants. Outre les dispositions répressives du Code pénal, l'ordonnance n° 75-09 du 17 février 1975 relative à la répression du trafic et de l'usage illicite des substances vénéneuses et des stupéfiants et la loi n° 85- 05 du 16 février 1985 relative à la protection et à la promotion de la santé et les conventions internationales en la matière constituent la base légale de la répression du trafic des stupéfiants ;
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées à titre absolu (armes, explosives) ou des matières et substances chimiques dangereuses pour la santé ou l'environnement ;
- Assurer la protection du patrimoine national en matière de la flore et de la faune aux frontières : éviter que des espèces végétales et animales protégées par la convention de Washington du 3 mars 1973 et la loi nationale ne soient importées ou exportées illégalement.
- Assurer la protection du patrimoine artistique, culturel, historique, archéologique ou naturel.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- Contrôler la circulation aux frontières des écrits et autres supports aux contenus contraires à la moralité et à l'ordre public.
- Protéger, sous l'égide de l'Organisation mondiale de propriété intellectuelle (OMPI) regroupant 135 pays, la propriété intellectuelle relative aux inventions, les dessins et modèles industriels, les marques de fabrication ou de commerce nationales contre la contrefaçon en réprimant l'apposition de fausses marques sur des produits étrangers importés, en transit, en admission temporaire, à l'entrée en entrepôt ou à l'exportation.
- Protéger les droits d'auteur et droits voisins.⁵

5. Les éléments de taxation :

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

5.1. Le droit de douane :

Il s'agit des droits de douane que les produits étrangers devront supporter à leur entrée sur le territoire national. Les droits de douane ne sont pas même pour tous les produits, il y a donc un « **tarif** » des droits de douane d'où l'expression « Tarifaire ».⁶

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

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

5.1.1. Le droit de douane ad valorem :

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

⁵Idem p : 9.

⁶www.brises.org/notion.PHP (brises : banques des ressources interactive en sciences économiques et sociales)

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

5.1.2. Le droit de douane spécifique :

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

Le droit de douane spécifique définit le montant à payer par unité physique de produit importé et par conséquent il varie avec la variation du prix de celle-ci ils sont très peu répons dans le monde, car leur utilisation implique des difficultés.⁷

5.1.3. Les droits de douane mixtes :

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

5.2. Les déterminations des droits de douane :

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

5.2.1. La valeur en douane :

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

La norme fondamentale de l'OMC concernant l'évaluation à la douane est la valeur transactionnelle, c'est-à-dire la valeur en douane doit être fondée sur le prix effectivement payé ou a payé pour les marchandises lorsqu'elles sont vendues pour l'exportation à destination du pays d'importation (c'est-à-dire les prix figurant sur la facture).⁸

Dans l'assiette de taxation on trouve :

- Les frais relatifs aux travaux de construction, d'installation, de montage, d'entretien ou d'assistance technique entreprise après importation.

⁷ OULEBSIRE Saïda, "l'impact du démantèlement tarifaire sur l'économie Algérienne : étude des implications de l'adhésion à l'OMC" mémoire de magister UAMB, 2008, P9

⁸ www.wto.org

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- Les frais relatifs aux droits de reproduction
- Coûts des données ou instructions figurant sur des supports informatiques
- Commissions à l'achat
- Intérêt dû pour l'importateur par paiement différé
- Frais de transport et d'assurance engagés après l'entrée des marchandises sur le territoire douanier.
- Droits et taxes et prélèvements exigibles, il reste à dire que lorsque la facture est établie en devise, le taux de change à prendre en compte est celui en vigueur le jour du dédouanement. Pour autant qu'ils ne sont pas inclus :
 - Les missions à la vente et les fais de courtage.
 - Le coût d'emballage et les frais de location.
 - Les valeurs imputées de façon appropriée de certains produits lorsqu'ils sont fournis directement ou indirectement par l'acheteur sous frais ou coûts réduits
 - Les frais de transport et d'assurance des marchandises importées ainsi que les frais de chargement, de manutention jusqu'au lieu d'introduction à la douane.

5.2.2. L'espèce tarifaire (ligne tarifaire ou la position tarifaire) :

L'espèce tarifaire correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes, à partir de laquelle dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés »⁹

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

La ligne tarifaire est le code désignant la marchandise en cause à partir duquel un tarif douanier est expressément défini. Dans chaque groupe de produits, les tarifs contiennent autant de positions tarifaires qu'il existe de taux de droits différents. En d'autres termes chaque taux de droits de douane est associé à une ligne tarifaire.¹⁰

⁹ C. TEULE-MARTIN, "la douane : instrument de la stratégie internationale", Economica, Paris, 1995.

¹⁰ L'OMC, profits tarifaires dans le monde, 2006, P209

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

5.2.3. L'origine de la marchandise :

L'origine des produits est une donnée essentielle de la Stratégie douanière, au vu de cette information, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels, résultat d'accord d'associations ou de libre échange ou au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur. L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; or celle-ci évalue tout au long du circuit international du produit. C'est donc une nation qui n'est pas facile à déterminer.¹¹

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

Autres taxes : TIC-TSA

- **Taxe intérieure de consommation (TIC) :**

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

Toutefois, l'article 47 du code des impôts indirects stipule que la TIC est un droit fixe sur les produits alcooliques, elle est calculée sur la quantité d'alcool.¹²

- **Taxe spécifique additionnelle :**

Elle est calculée sur la valeur en douane (pour les produits luxes).¹³

¹¹ Idem.

¹² Idem : p :

¹³ MADANI.O, MASA.F, « Le contrôle douanier et son rôle dans le développement du commerce extérieur en Algérie », encadré par M^r. DRIR.S, promotion : 2012,2013

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

6. Le rôle d'un droit de douane :

6.1. Le rôle fiscal :

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

6.2. Le rôle économique :

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

6.2.1. Le droit de douane comme obstacle à la concurrence étrangère :

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

❖ L'effet du prix :

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

❖ L'effet de substitution :

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

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

6.2.2. Le droit de douane et protection économique :

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

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

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

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

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

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

C'est ainsi que les droits de douane et les instruments de protection « visent à vendre à l'étranger plus que l'on lui achète et assurer ainsi une balance commerciale non pas équilibrée mais excédentaire ».¹⁴

¹⁴ M.E. BENISSAD, "Économie internationale", 2^{ème} édition Publisud, Paris, 1983, P72

Section 2 : les régimes douaniers

Les régimes douaniers constituent sans nul doute un élément crucial dans la législation douanière permettant aux entreprises d'effectuer leurs activités dans les conditions aussi favorable que possible.

Les droits de douane sont en effet susceptibles d'augmenter le prix de revient des marchandises.

Les régimes économiques douaniers mettent en place des mécanismes permettant d'entreposer provisionnement des marchandises en provenance de pays tiers sans paiement des droits de douane sous l'attente d'une expédition vers une autre destination, ou encore d'utiliser et de transformer ces marchandises et de les réexportées dans les meilleurs conditions possibles en réduisant au maximum les couts liés aux droits de douane.

L'objectif des régimes douaniers économiques se base essentiellement sur des caractéristiques communes.

Au moment de l'importation des marchandises, la personne qui les importe n'a pas nécessairement l'intention de mettre ces marchandises en circulation ou tout en cas pas dans lequel se trouvent alors.

Rappelons qu'en tant qu'élément important dans la promotion des exportations, les régimes économiques en douanes (R.E.D) couvrent 4 fonctions économiques principales :

- Le stockage ;
- La transformation ;
- L'utilisation ;
- La circulation.

Les régimes douaniers économiques ont été conçus pour répondre aux différentes besoins des opérateurs. Ils permettent de conforter la vocation commerciale de l'entreprise et de développer sa capacité concurrentielle sur les marchés internationaux.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

1. Présentation du régime douanier économique :

Les régimes douaniers économiques définissent le traitement douanier applicable aux marchandises importées qui séjournent ou circulent sur le territoire douanier sans être placées sur le marché intérieur, ou qui sont temporairement introduites sur celui-ci pour une utilisation spécifique ou pour concourir à la fabrication d'un produit destiné à l'exportation. Ils prennent aussi en considération les cas des marchandises prises sur le marché, qui sont en attente d'être expédiées, sont remplacées sur le marché en l'état ou après transformation à l'étranger.

Les avantages qui s'y attachent se traduisent généralement, soit par une suspension, pendant toute la durée du placement sous le régime des marchandises importées, des droits et taxes exigible et les diverses mesures réglementaires applicables, soit par l'exemption totale ou partielle, de l'imposition douanière sur les marchandises importées.¹⁵

Aux termes de l'article 115-bis du code des douanes, les régimes douaniers économiques sont :

- Les entrepôts de douane.
- Le transit.
- L'admission temporaire.
- Le réapprovisionnement en franchise.
- L'usine exercée.
- L'exportation temporaire.

2. Phase d'obtention d'un régime douanier :

2.1.La demande :

Elle est établie sur un formulaire prévu par la réglementation douanière ;

Elle contient les informations nécessaires à la délivrance de l'autorisation, la justification économique et la demande pour certains régimes.

¹⁵ TI TOUCHE, (Rosa) : la gestion des opérations douanières en Algérie, diplôme de master en science commerciales, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2016, p33.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

2.2.L'autorisation :

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

2.3. La garantie :

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

2.4.Le placement sous le régime :

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

2.5.L'apurement :

Il est réalisé en donnant une destination douanière autorisée aux marchandises à l'issue du délai de séjour sous le régime.¹⁶

3. Motif de placement sous régime douanier économique :

C'est toujours le motif de l'importation ou de l'exportation qui détermine le régime douanier économique choisi par l'opérateur économique.

L'exportation ou l'importation visant à répondre à quatre préoccupations de l'opérateur économique, ces dernières constituent les quatre fonctions majeures des régimes économiques, à savoir :

- La fonction stockage.
- La fonction transformation.
- La fonction utilisation.
- La fonction circulation.

¹⁶ www.douane.gouv.fr

3.1. La fonction stockage :

La fonction de stockage permet d'importer et de stocker en suspension de droits et taxes des marchandises tiers, pendant une durée correspondant aux besoins de l'entreprise : les droits et taxes sont acquittés seulement en sortie d'entrepôt, au taux applicable à cette date, il s'agit d'un gain de trésorerie important, car elle permet de bénéficier d'un report de paiement des droits de douane et de la TVA jusqu'à la commercialisation de marchandises. De plus, si les marchandises sont finalement exportées vers un pays-tiers, l'entreprise n'aura à acquitter ni les droits de douane, ni la TVA. Cas du régime d'entrepôt douanier (article 129 du code des douanes).¹⁷

3.2. La fonction transformation :

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

- Le régime de l'entrepôt industriel (article 160-164 du code des douanes)
- Le régime de l'admission temporaire pour perfectionnement actif (article 174-185 du code des douanes)
- Le régime de réapprovisionnement en franchise (article 186-189 du code des douanes)
- Le régime de l'exportation temporaire pour perfectionnement passif (193-196 du code des douanes)

3.3. Fonction d'utilisation :

La fonction d'utilisation permet à une entreprise de disposer d'une marchandise dont elle a besoin pour son activité, elle couvre :

- Le régime de l'admission temporaire de matériel pour emploi en l'état (article 174-185 du code des douanes).
- Le régime de l'admission temporaire pour foires, expositions et autre manifestation similaires
- Le régime de l'exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état (article 193-196 du code des douanes)

¹⁷ www.douane.gov.dz

3.4. Fonction de circulation :

Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées ou exportées sont susceptibles de rattachement à un concept cher aux intervenants dans la chaîne de commerce internationale, **le transit** (transit par voie ferrée, transit par voie aérienne et le transit par voie routier).

4. Les différents types de régime douanier :

Le code des douanes consacre plusieurs régimes douaniers économiques dans son article 115 bis. Il consacre le régime du transit, le régime de l'entrepôt sous douane, le régime de l'admission temporaire, le régime du réapprovisionnement en franchise, le régime des usines exercées et l'exportation temporaire.

Dans ce point, on va définir chacun de ces six (6) régimes douaniers économiques en se référant au code des douanes.¹⁸

4.1. régime de l'entrepôt de douane :

Le régime de l'entrepôt assure la fonction de stockage et il se partage en trois catégories : l'entrepôt public, l'entrepôt spécial et l'entrepôt privé.¹⁹

4.1.1. L'entrepôt public :

Aux termes de l'article 129 du code des douanes, « L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibitions à caractère économique ».

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

Ces entrepôts sont donc exclusivement établis les grands ports et les grands centres de distribution à l'intérieur de territoire. Ils peuvent être concédés qu'à des entreprises ou des personnes publiques (commune, chambre de commerce...etc.) et sont placés sous la surveillance permanente du service des douanes.²⁰

¹⁸ TITOUCHE, (Rosa), Op.cit., p.36

¹⁹ IDIR.K, « les régimes douaniers », BERTI Éditions Alger, 2014, P164-165.

²⁰ Article 139 à 149 du code des douanes.

4.1.2. Entrepôt industriel :

L'entrepôt industriel est un établissement placé sous le contrôle de la douane, 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 taxes dus.

- Le premier intérêt, appelé intérêt administratif, réside dans le fait que l'entrepôt industriel a deux fonctions, une fonction de stockage et une fonction de transformation.
- Le deuxième intérêt, dit 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 les marchés national et international, de bénéficier de la suspension des droits et taxes à l'importation et de réaliser ces opérations au moyen d'un seul acte douanier.

Le régime de l'entrepôt industriel est accordé aux entreprises ayant pénétré le marché extérieur et qui importent régulièrement d'importantes quantités de marchandises destinées à la production pour l'exportation, par décision du directeur général des douanes sur avis favorable du ministre intéressé.²¹

- La durée de séjour en entrepôt est fixée à une (01) année. Le délai peut être prorogé par l'administration des douanes sous réserve que les marchandises soient en bon état et que les circonstances le justifient. Avant l'expiration du délai fixé, le soumissionnaire doit assigner aux marchandises un autre régime douanier sous réserve de satisfaire aux conditions et modalités du régime assigné. Selon l'article 136 du code des douanes : « durant le séjour des marchandises en entrepôt, les agents des douanes peuvent procéder à tous contrôle et recensements périodiques qu'ils jugent utiles ».²²

4.1.3. L'entrepôt privé :

D'après l'article 154 du code des douanes : « 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 ».

5.

- L'entrepôt privé est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations particulières.

²¹ KSOURI, Idir, Op. cit., p. 159

²² TITOUCHE, (Rosa) : op.cit. P. 38

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- L'entrepôt privé est constitué dans les magasins de l'entrepotaire.
- Les conditions d'ouverture, de fonctionnement, les frais d'exercice qui sont, le cas échéant, à la charge du bénéficiaire du fait de l'intervention de l'administration des douanes et la fermeture des entrepôts privés sont fixés par décisions du directeur général des douanes.²³

4.2. Le régime de transit douanier :

L'article **125 du code des douanes** dispose que : « le transit douanier est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées, sous contrôle douanier d'un bureau de douane (départ) à un autre bureau de douane (arrivée) par voie terrestre ou aérienne en suspension des droits et taxes et les mesures de prohibition à caractère économique ».

Le transit revêt deux formes, le **transit national** et le **transit international**.

4.2.1. Le transit national :

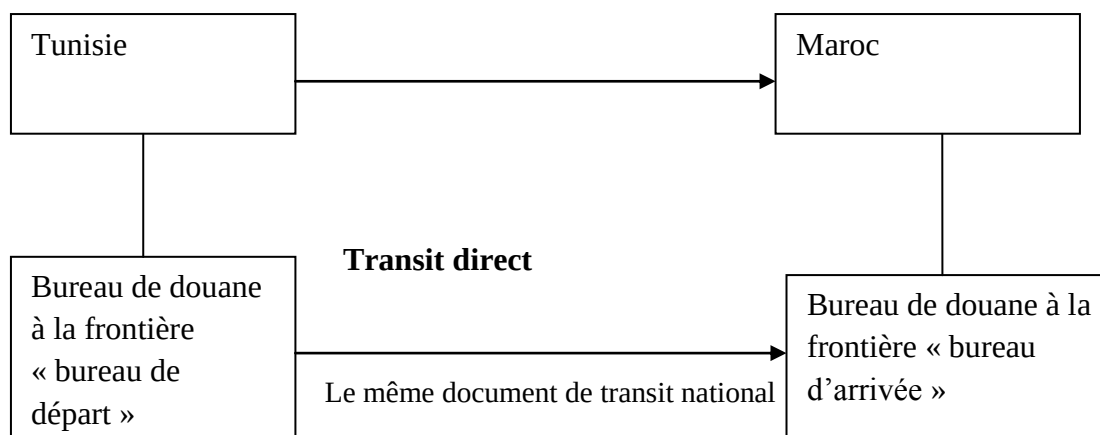
Le transit national et/ou ordinaire revêt quatre formes, le transit direct, le transit vers l'intérieur, le transit vers l'extérieur et le transit intérieur.

4.2.1.1. Transit direct :

Le transit direct est le régime douanier qui permet aux marchandises étrangères qui sont expédiées directement d'un pays étranger (ex : Tunisie) à un autre pays étranger (ex : Maroc), de transiter par l'Algérie, sous couvert d'un même document de transit à travers le territoire douanier national (de frontière à frontière).

²³ Chapitre VII, section 07, article 154 du code des douanes

Figure 01 : régime de transit direct



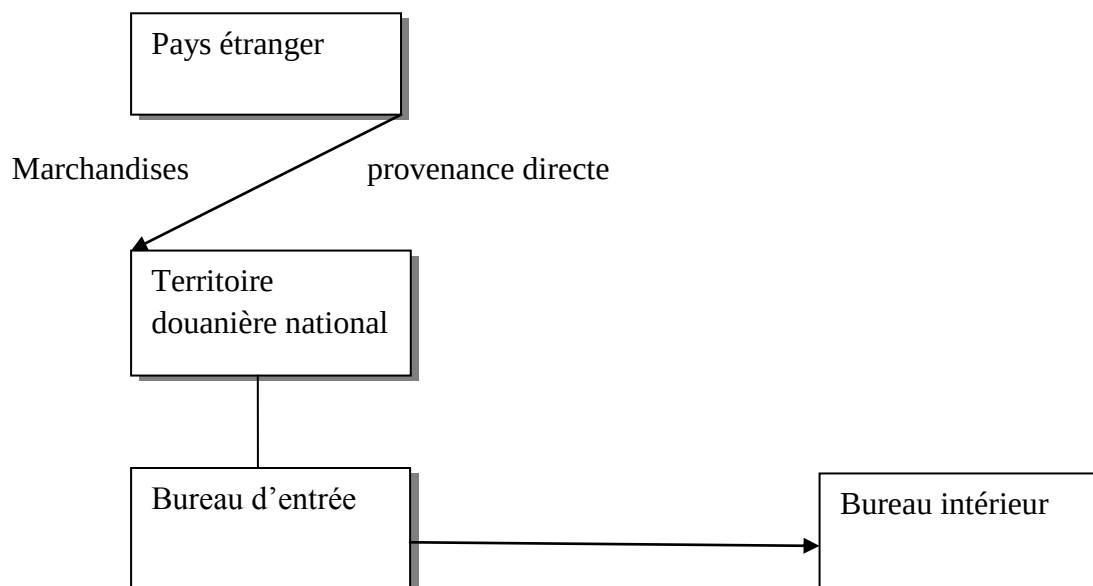
Source : document interne : manuel des régimes douaniers économiques, I.D.D de Tizi-Ouzou

4.2.1.2. Transit extérieur :

- **A l'importation (transit vers l'intérieur) :**

C'est le régime douanier qui permet d'acheminer, sous le contrôle de la douane, des marchandises en provenance directe de l'étranger d'un bureau de douane appelé bureau d'entrée à un autre bureau de douane dénommé bureau intérieur.²⁴

Figure 02 : le régime de transit extérieur (à l'importation)



Source : document interne : manuel des régimes douaniers économiques, I.D.D Tizi-Ouzou

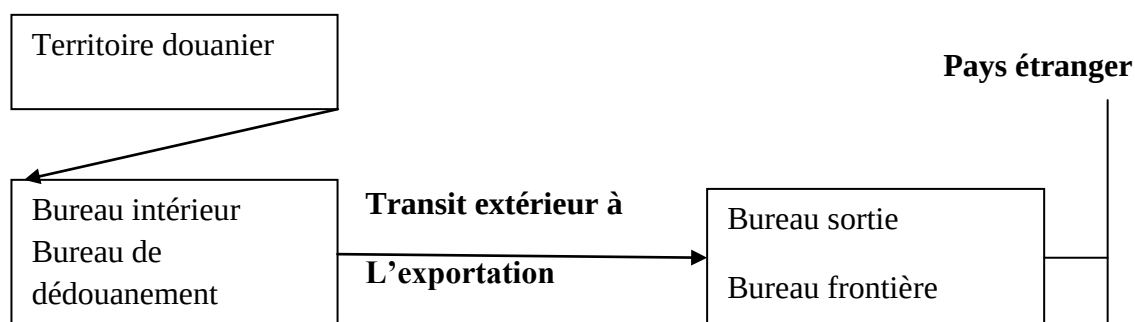
²⁴ Document interne : manuel des régimes douaniers économiques, I.D.D de Tizi-Ouzou, p. 31.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- **A l'exportation (transit vers l'extérieur) :**

C'est le régime douanier qui permet d'acheminer, sous le contrôle de la douane, des marchandises en partance directe à l'étranger d'un bureau de douane –dit bureau intérieur –à un autre bureau de douane –appelé bureau de sortie.

Figure 03 : le régime de transit extérieur (à l'exportation)



Source : document interne : manuel des régimes douaniers économiques. I.D.D Tizi-Ouzou

4.2.1.3. Le transit intérieur :

Le transit intérieur est le régime douanier qui est réservé aux transports sous douane, même avec empreint de la mer ou d'un territoire étranger, de marchandises produites sur le territoire douanier, ainsi que celles qui y ont été régulièrement dédouanées.

- **La mise en œuvre, l'assignation et l'apurement de ce régime sont tributaires de sa forme et de son type.**

- **Transit par route, procédure normale :**

Il peut être assigné aux marchandises importées ou à exporter moyennant le dépôt d'une déclaration de transit assortie d'un engagement cautionné et accompagnée des documents obligatoires, en particulier la facture commerciale, le titre de transport, etc.

- - **Transit par route, procédure simplifiée :**

Il peut être assigné aux marchandises importées ou à exporter moyennant le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, code 1500, accompagnée des documents obligatoires, notamment la soumission générale cautionnée, la facture commerciale, la déclaration en détail établie par l'expéditeur, le titre de transport.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

➤ **Transit douanier par fer :**

Il peut être assigné aux marchandises moyennant le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, code DSTF, non cautionnée et accompagnée des documents jugés nécessaires par la douane.

Sauf autorisation de la douane, la SNTF doit établir une déclaration simplifiée de transit par fer, code DSTF, et une lettre de voiture pour chaque wagon.

➤ **Transit douanier par air :**

Il peut être assigné aux marchandises moyennant le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, non cautionnée et accompagnée de tous les documents jugés nécessaires par la douane.

4.2.2. Transit international :

Le transi international peut être défini comme « l'ensemble des formes et des types de transit qui le constituent ».

En d'autres termes, le transit international est l'unité :

- Du transit international par route (TIR)
- Du transit international par fer (TIF) ; et
- Dans une certaine mesure, des convois humanitaires.

Les transports en transit comprenant les trois opérations suivantes du transit national, forment le transit international :

- Le transport en transit national d'un bureau de douane d'entrée à un autre bureau de douane de sortie (transit direct) ;
- Le transport en transit national d'un bureau de douane d'entrée à un autre bureau de douane intérieur (transit vers l'intérieur) ;
- Le transport en transit national d'un bureau de douane intérieur à un autre bureau de douane de sortie (transit vers l'extérieur).²⁵

Le transit national et le transit international ont pour caractéristiques communes de mettre à la charge des bénéficiaires et des services des douanes un certain nombre d'obligations.

²⁵ KSOURI, (Idir), op.cit.p.165 à 169

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

Pour les bénéficiaires, ils sont tenus :

- De déposer une déclaration de transit assortie d'un engagement cautionné, sauf exception prévue par la loi.
- De signaler sans délai au plus proche bureau de douane, de gendarmerie, de police ou d'APC toute rupture de scellement ou altération des moyens d'identification des marchandises.
- De représenter au bureau de douane de destination, sous scellement intacts, les marchandises dont il s'agit et ;
- D'assigner aux marchandises en transit, dès leur arrivée à destination, un nouveau régime douanier autorisé.

Pour les services des douanes, ils sont tenus :

- D'exiger le dépôt d'une déclaration de transit.
- D'apposer des scellés ou tout autre moyen de reconnaissance sur les engins de transports et ;
- De procéder, dès l'arrivée des marchandises au bureau de douane de destination, à la vérification de celles-ci, au contrôle de la déclaration de transit y afférente et au transporteur.

4.3. Régime de l'admission temporaire :

C'est un régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé :

- Soit en l'état, sans avoir subi de modification, exception faite de la dépréciation normale des marchandises par suite de l'usage qui en est fait ;
- Soit après avoir subi dans le cadre perfectionnement actif, une transformation, une ouvraison, un complément de main-d'œuvre ou une réparation.²⁶

Donc le régime de l'admission temporaire s'applique pour deux (02) cas de figure :

- Admission temporaire avec réexportation en l'état.
- Admission temporaire pour perfectionnement actif

²⁶ Chapitre VII, section 6, article 174 du code des douanes, version 2010

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

4.3.1. Temporaire avec réexportation en l'état :

En distingue deux (02) cas :

4.3.1.1. L'admission temporaire de matériels pour emploi en l'état :

Ce régime a pour finalité de permettre de recevoir dans le territoire douanier temporairement, des marchandises étrangères en exonération partielle des droits et taxes.

Ce régime est accordé :

- Aux importateurs établis et/ ou résidant en dehors du territoire l'admission temporaire des matériels importés ;
- aux entreprises étrangères intégrées dans des groupements d'entreprises de droit algérien devant réaliser des travaux ou prestations dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires nationaux ;
- aux opérateurs économiques algériens ayant importé dans le cadre du crédit-bail (leasing) des matériels en rapport avec leur activité ; et
- aux marchandises reprises sur un tableau dit « tableau des amortissements de matériels en admission temporaire ».

La mise en œuvre de ce régime est subordonnée :

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

Le placement des matériels importés sous le régime de l'admission temporaire implique le dépôt d'une déclaration en détail, code 7801, assortie d'un engagement cautionné et accompagnée de tous les documents jugés nécessaires par la douane, notamment l'original de l'autorisation d'admission temporaire et la quittance de paiement de la créance correspondant à la portion des droits et taxes exigibles.

La durée de séjour sur le territoire douanier des matériels admis temporairement est égale au délai fixé par les parties dans le contrat ayant pour objet la réalisation des travaux ou prestations concernés, sauf prorogation accordée par l'administration des douanes.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

Durant leur séjour, les marchandises ne peuvent être ni prêtées, ni louées ou utilisées moyennant rétribution, ni transportées hors des lieux de réalisation des opérations autorisées, sauf autorisation de l'administration des douanes.²⁷

4.3.1.2. Admission temporaire pour foires, expositions et autres manifestations similaires :

Les marchandises destinées à être présentées dans une foire, exposition, congrès ou manifestation similaire, sont admises sur le territoire douanier en franchise des droits et taxes à l'importation et en dispense de formalités du contrôle du commerce extérieur et des changes, à l'exception de celles qui sont frappées d'une prohibition absolue ou qui sont originaire ou en provenance des pays avec les échanges commerciaux sont prohibés.²⁸

Ce régime est accordé aux opérations d'importations présentant des avantages sur le plan économique, social ou culturel et qui sont autorisées par la législation et la réglementation douanières.

Avant d'engager toute opération d'importation sous ce régime, l'importateur doit s'assurer que la loi ne s'y oppose pas.

Ensuite, l'importateur doit déposer auprès d'un bureau de douane compétent une déclaration en détail, code 7803, accompagnée de tous les documents jugés nécessaires par la douane, notamment :

- La facture commerciale ;
- Le document de transport (LTA, connaissance, etc.) ;
- La liste de colisage ;
- L'avis d'arrivée ;
- L'invitation adressée par l'organisateur de la manifestation à l'exposant ;
- L'engagement cautionné couvrant au moins 10% du montant des droits et taxes suspendus, sauf dispense accordée par la douane en vertu de la réglementation en vigueur.

La durée de ce régime est égale à celle de la manifestation, sauf prorogation de délai accordée par la douane.²⁹

²⁷ SOURJ, (Idir) : *les opérations de commerce internationale*, OPCIT, p.143 et 144

²⁸ Document interne : manuel des régimes douaniers économiques, I.D.D de Tizi-Ouzou

²⁹ KSOURJ, (Idir), Op.cit., p.147 et 148

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

4.3.2. Admission temporaire pour perfectionnement actif :

Les régimes de perfectionnement actif ont pour but d'organiser l'importation temporaire en suspension des droits et taxes et en dispense des formalités du contrôle du commerce extérieur des marchandises, en vue de les soumettre à des opérations de perfectionnement (ouvraison, transformation ou réparation).³⁰

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

Ce régime est accordé :

- Aux entreprises établies sur le territoire douanier qui mettent en œuvre elles-mêmes les marchandises importées ou dont une partie des opérations est effectuée, sous certaines conditions, par une autre personne ;
- Aux matières premières, semi-produits, composants, produits de réaction chimique (ralentisseurs de réactions chimiques, accélérateurs...) et aux emballages de conditionnement.

La mise en œuvre de ce régime est subordonnée :

- A l'introduction par l'importateur auprès de l'inspection divisionnaire des douanes compétente, d'une demande préalable d'importation temporaire pour perfectionnement actif, accompagnée, si besoin est, d'une fiche technique de fabrication du produit compensateur.

L'assignation du régime implique le dépôt auprès du bureau des douanes compétent, par la personne devant mettre en œuvre les marchandises importées, ou son représentant légal, d'une déclaration en détail, code 7802.³¹

4.4. Le régime de réapprovisionnement en franchise :

Le régime du réapprovisionnement en franchise, « est le régime douanier qui permet d'importer, en franchise des droits et taxes à l'importation, des marchandises équivalentes par leur espèce, leur quantité et leurs caractéristiques techniques à celles qui, prises sur le marché intérieur, ont été utilisées pour obtenir des produits compensateurs préalablement exportés à titre définitif »³²

³⁰ Document interne : codification, I.D.D de Tizi-Ouzou

³¹ KSOURI, (Idir), Op.cit., p. 157

³² Chapitre VII, section 14, article 186, version 2010

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

L'objectif est d'offrir aux entreprises la possibilité de répondre rapidement et favorablement à des commandes à l'exportation en utilisant pour la fabrication des marchandises dédouanées pour la consommation intérieure ou encore en procédant à l'exportation de produits déjà fabriqués mais grevés de droits et taxes.

Pour assurer la compétitivité du produit sur les marchés extérieurs en termes de coût, l'exportateur pourra demander le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise des droits et taxes à l'importation, pour remplacer les marchandises importées antérieurement et utilisées pour la fabrication des produits exportés.³³

Ce régime est accordé :

- Aux fabricants, exportateurs et propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier ; et
- 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 et aux autres marchandises, tels que catalyseurs, accélérateurs, à l'exclusion des éléments ne jouant qu'un rôle subsidiaire dans la fabrication (ex. Les lubrifiants).

La mise en œuvre de ce régime implique :

- L'introduction par l'importateur auprès de l'inspection divisionnaire des douanes habilitée d'une demande préalable établie sur un imprimé dont le modèle est fixé par l'administration des douanes ;
- L'obtention d'une autorisation déterminant, entre autre, les quantités de marchandises pouvant être importées en compensation, les modalités de contrôle de l'équivalence, le délai de réalisation de l'opération, lequel ne peut excéder six mois à compter de la date d'exportation des marchandises à compenser.

L'assignation du régime nécessite le dépôt auprès du bureau des douanes compétent d'une déclaration en détail, code 1007, accompagnée de tous les documents jugés nécessaires par la douane.³⁴

³³ ABIDI, (Mohammed) : la fiscalité douanière en Algérie, diplôme d'études universitaires appliquées en commerce international, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2014, p. 43

³⁴ KSOURI, (Idir), Op.cit., p. 158 et 159

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

4.5. Le régime des usines exercées :

Ce régime est réservé aux établissements et aux entreprises qui exercent, sous contrôle douanier, certaines activités touchant le domaine des hydrocarbures au sens large.

D'après l'article 166 du code des douanes : « les marchandises placées sous le régime de l'usine exercée sont admises à l'entrée en suspension des droits et taxes et des restrictions à caractère économique et autre formalités administratives.

4.6. Le régime de l'exportation temporaire :

On entend par " l'exportation temporaire " 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 réimporter dans un délai déterminé.³⁵

L'exportation temporaire contient deux (02) types :

4.6.1. Exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état :

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

a)
Ce régime est accordé aux opérateurs économiques devant réaliser à l'étranger des prestations ou travaux dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires étrangers.

Avant l'entame de cette opération d'exportation, l'opérateur économique doit :

- ✓ Introduire auprès de l'administration des douanes une demande préalable d'exportation temporaire précisant la nature de l'usage et / ou de l'emploi que les marchandises à exporter temporairement subiront à l'étranger (article 194 du code des douanes) et,

Déposer auprès d'un bureau de douane compétent après obtention de l'autorisation d'exportation une déclaration en détail, code 3604, en y annexant tous les documents jugés nécessaires par la douane, en particulier l'engagement cautionné de réimporter les marchandises exportées temporairement dans le délai prescrit.

³⁵ Chapitre VII, section 15, article 193 du code des douanes.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

L'apurement de ce régime peut se faire de deux manières, la réimportation ou l'exportation définitive.³⁶

4.6.2. Exportation temporaire pour perfectionnement passif :

Aux termes de l'article 193 du code des douanes, on entend par exportation temporaire, « le régime douanier qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibition de caractère économique et dans un but défini, de marchandises destinées à être réimportées, dans un délai déterminé ».

Ce régime est accordé :

- Aux personnes physiques ou morales de droit algérien exerçant une activité industrielle, commerciale ou artisanale ;
- Aux marchandises de toute espèce, sous réserve qu'elles soient en libre circulation dans le territoire douanier et identifiable même dans les produits compensateurs.

La mise en œuvre de ce régime implique :

L'introduction par l'exportateur auprès de l'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétente d'une demande préalable d'exportation temporaire pour perfectionnement passif, accompagnée d'une copie de contrat domicilié et d'une fiche technique faisant ressortir les taux de rendement, la qualité, la quantité prévisionnelle et la nature des produits à obtenir à l'issue de l'opération envisagée (traitement, transformation, ouvraison) et, le cas échéant, le pourcentage des déchets, en précisant s'ils ont une valeur commerciale ou non.

L'assignation de ce régime est subordonnée au dépôt d'une déclaration en détail, code 3602, assortie d'un engagement cautionné de réimportation.

La durée de l'exportation temporaire est égale à celle du contrat conclu dans le cadre de cette opération, sauf prorogation accordée par l'administration des douanes.

A l'expiration du délai accordé, les marchandises exportées temporairement doivent être soit réimportées, soit exportées définitivement à partir de l'étranger.³⁷

³⁶ KSOURI, (Idir), op.cit., p.149 et 150.

³⁷ KSOURI, (Idir), op.cit., p.154 et 155

5. Classification Des Régimes Douaniers Économiques :

Les régimes douaniers économiques se distinguent par les domaines d'activités auxquels ils se rapportent.

5.1. **Activité commerciale** : Elle comprend :

- ✓ Admission temporaire de matériel pour emploi en l'état.
- ✓ Admission temporaire pour foire, exposition, congrès ou manifestation similaires.
- ✓ Exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état.
- ✓ Entrepôt public et privé.

5.2. **Activité industrielle** : Elle comprend :

- ✓ Admission temporaire pour perfectionnement actif.
- ✓ Exportation temporaire pour perfectionnement passif.
- ✓ Réapprovisionnement en franchise. Usine exercée.
- ✓ Usine exercée.
- ✓ Entrepôt industriel.

5.3. **Activité de transport** : Elle comprend :

- ✓ Transit national
- ✓ Transit international³⁸

³⁸ TITOUCHE, (Rosa), op.cit., p. 43 et 44

Section 3 : le dédouanement de la marchandise au sein de l'inspection divisionnaire de Tizi-Ouzou

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

1. Le circuit de dédouanement :

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

L'opération d'importation ou d'exportation des marchandises fait naître à l'égard de l'importateur ou de l'exportateur une série d'obligation dès le franchissement de la ligne frontalière jusqu'à la main levée de l'administration des douanes sur les dites marchandises. L'ensemble de ces formalités accomplies par l'importateur ou son représentant légal est dit procédures de dédouanement.

Le circuit de dédouanement est l'ensemble des formalités accomplies par le propriétaire des marchandises ou son représentant légal vis-à-vis de la réglementation et la législation douanière en vue de la concrétisation d'une opération d'importation ou d'exportation. Elle comprend les formalités préalables de dédouanement et le dédouanement proprement dit.³⁹

1.1.Les procédures de dédouanement des marchandises :

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

1.1.1. Le dédouanement selon la procédure de droit commun :

Quel que soit l'opérateur retenu, toute marchandise importée ou exportée est dédouanée selon les modalités précisées, définies par les autorités douanières, les procédures douanières informent du régime douanier affecté aux marchandises (exportation simple, mise à la consommation, etc.) et permettent un contrôle éventuel. En transport maritime, un

³⁹ <https://www.etudier.com>.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

manifeste établi par port et catégorie de cale est remise aux autorités douanières dans un délai de vent-quatre heure (24h) après l'arrivée au port du navire. Cette opération est généralement effectuée par un courtier maritime et un conducteur du navire.

1.1.2. Le dédouanement selon la procédure simplifiée :

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

1.1.2.1. La procédure de déclarations simplifiée (PDS) :

Elle permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Donc elle permet de disposer la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre l'accomplissement total des formalités douanières.

Champ d'application :

- Toutes les marchandises sont admissibles.
- La PDS peut être accordée dans tout bureau de douane en frontière ou à l'intérieur du territoire douanier, le cas échéant dans les locaux de l'opérateur.

1.1.2.2. La procédure de dédouanement à domicile (PDD) :

- A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.
- A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.

Champ d'application :

- Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).
- Pour tout régime y compris les régimes économiques.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

1.1.2.3. La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU) :

Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tels que : liquidation douanières, gestion et demande de contingents tarifaire notamment.

Champ d'application :

- Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).
- Pour tout régime y compris les régimes économiques.

1.1.2.4. La procédure de dédouanement express (PDE) :

Elle permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Cette procédure peut se faire en mode manuel ou informatisé (exportation par la douane des données numériques de l'entreprise).

Champ d'application :

- Toutes les marchandises sont admissibles à exception de celles soumises à des réglementations particulières.
- Les exceptions sont plus rares lorsque la procédure est informatisée.

1.2. Les formalités préalables au dédouanement :

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

1.2.1. La conduite en douane :

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

1.2.2. La mise en douane :

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

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

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

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

Lorsque les marchandises sont déclarées en détail dès leur arrivée en douane, la formalité de déclaration sommaire n'est plus exigée. Les marchandises qui arrivent après la fermeture du bureau de douane sont déposées sans frais dans les dépendances du bureau jusqu'au moment de son ouverture, et dans ce cas la déclaration sommaire doit être remise à l'administration des douanes dès l'ouverture du bureau si les marchandises ne sont pas déclarées immédiatement en détail.

1.2.3. La prise en charge :

C'est l'opération par laquelle le service des douanes procède à l'enregistrement de la déclaration sommaire dans un registre. Cette inscription continue la prise en charge des marchandises en douane.⁴⁰

⁴⁰ <https://www.douane.gov.dz>.

1.3. Le dédouanement proprement dit des marchandises :

1.3.1. Établissement de la déclaration en détail :

1.3.1.1. Déclaration en détail :

la déclaration en détail est l'acte par lequel le déclarant désigne le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis par l'application des droits et taxes et pour le besoin du contrôle douanier.

➤ Les documents à annexer à la déclaration en détail :

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

- **Registre de commerce ;**
- **Identifiant fiscale : »il est délivré par les services des impôts »**
- **Facture commerciale ;**
- **Mandat du commissionnaire en douane ;**
- **Documents d'inspection aux frontières :** Ces documents sont exigés lorsque la marchandise de part sa nature est soumise à un contrôle aux frontières, il s'agit des contrôles relatifs aux :
 - ✓ Inspections sanitaires : animaux et produits d'origine animale ;
 - ✓ Inspections de contrôle de qualité et de conformité ;
 - ✓ Métrologie légale (poids et mesure) ;
- **Autorisations ;**
- **Documents justificatif de l'origine ;**
- **Titre de transport indiquant la nature de transport (connaissance maritime, l'AIA, lettre de voiture).**
- **Note de colisage ou bordereau de détail :** ce bordereau doit être produit :

Lorsque les envois contiennent des marchandises d'espèces tarifaires différentes il est précisé dans le bordereau, par colis, l'espèce tarifaire, le poids, la valeur de chaque catégorie de marchandise.

- Pour les opérations de groupage, la note de colisage doit indiquer :
 - ✓ Le nom et l'adresse de chaque destinataire ou expéditeur ;

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- ✓ L'espèce, le poids, la valeur du ou des différents lots de marchandises ;
- ✓ Le numéro d'ordre de différentes factures.
- **La note de détail** : La note de détail peut être définie comme un document de synthèse de toutes les informations figurant sur les documents commerçants et administratifs joint au dossier de dédouanement.
- **Autorisation pour l'utilisation de régime économique.**

➤ les personnes habilitées à la déclaration :

Les marchandises importées doivent être déclarées en détail par leurs propriétaires ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenues l'agrément en qualité de commissionnaires en douane.

- ❖ **Le propriétaire** : c'est la personne morale ou physique possédant un acte justifiant sa propriété légale des marchandises.
- ❖ **Le commissionnaire en douane** : toute personne physique ou morale agréée pour accomplir les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises.
- ❖ **Le transporteur** : lorsqu'aucun commissionnaire en douane n'est représenté auprès d'un bureau de douane frontalier, le transporteur peut à défaut du propriétaire accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte.

➤ Dépôt de la déclaration en détail :

La déclaration en détail doit être déposée obligatoirement au niveau du bureau de douane et les marchandises doivent être déclarées après leurs déchargement au niveau des **MADT** et ports secs. Dans un délai de 21 jours à compter de la date de déchargement des marchandises.

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

1.3.2. Recevabilité de la déclaration en détail :

Avant d'être enregistré, la déclaration en détail doit être contrôlée au plan de la forme et des documents justificatifs du régime douanier assigné aux marchandises. Le contrôle préalable de la déclaration constitue ce qu'on appelle l'opération recevabilité.

La recevabilité de la déclaration en détail consiste pour le déclarant à déposer une déclaration en bonne forme et pour le service d'exercer un premier contrôle portant sur la vérification que toutes les énonciations sont mentionnées et que tous les documents nécessaires sont annexés à la déclaration.

Pour être recevable, la déclaration en détail doit être signée par le déclarant. Les déclarations souscrites par l'utilisation du système d'information des douanes sont acceptées dans les conditions fixées par décision du directeur générale des douanes.

Les déclarations en détail reconnues recevables sont immédiatement enregistrées par les agents des douanes.

Après leur enregistrement, les déclarations ne peuvent plus être modifiées.

1.3.3. L'enregistrement de la déclaration en détail :

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

1.3.4. Vérification de la marchandise :

Après l'enregistrement des déclarations font l'objet de vérification. Celle-ci vise à :

- Contrôler le bien fondé des documents joints par un contrôle sur place (l'origine de la marchandises, l'espèce tarifaire et la valeur en douane)
- Procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle sur place (Vérification intégrale, par épreuve du poids).
- Sans contrôle immédiat (circuit vert).
- Contrôle documentaires des déclarations en douane enregistrées.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

➤ **Déclaration orientées vert circuit vert :**

Le circuit vert aucun contrôle (délivrance automatique du bon à enlever) ; les déclarations orientées vers circuits vert ne font pas l'objet de contrôle immédiat c'est à dire que les déclarations ne sont pas contrôlées et les marchandises ne sont pas vérifiées. Les marchandises sont enlevées dès le dépôt de la déclaration et l'acquittement des droits et taxes par le déclarant .

➤ **Déclarations orientées vert circuit orange :**

Les marchandises qui sont enlevées suite à un contrôle documentaire sont celles, dont les déclarations ont été orientées par le système **SIGAD** vers circuit orange.

Le contrôle documentaire consiste à procéder à la vérification des éléments ci-après, par rapport aux documents joints :

- L'exactitude de l'espèce tarifaire des marchandises.
- La valeur déclarée comme élément d'assiette (valeur en douane).
- L'origine des marchandises.
- La quantité (poids, surface, volume, ou le nombre marchandises).

➤ **Déclaration orientées vers le circuit rouge :**

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

Après avoir procédé à un contrôle documentaire, l'inspecteur procède à la vérification de tout ou une partie des marchandises, la visite des marchandises est effectuée si les conditions ci-après sont réunies :

Présence déclarant : la vérification des marchandises doit obligatoirement être réalisée en présence du déclarant.

- **Lieu de visite :** la visite des marchandises ne peut être faite que dans :
- **Les MADT :** (magasins et aires de dépôt temporaires).

Les entrepôts : pour les marchandises admises sous un régime douanier suspensif.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

Vérification intégrale : la visite de marchandises déclarées peut être par totalité, lorsque les agents de douanes suspectent une irrégularité dans l'opération de dédouanement, ils doivent obligatoirement procéder à une vérification intégrale des marchandises.

Vérification par épreuve : Dans certain cas, la visite des marchandises est faite sur épreuve.

L'inspecteur vérificateur dans le cadre de ses attributions Peut, lorsqu'il s'agit de déclaration comportant plusieurs articles, et /ou plusieurs colis sur liste de colisage, fixer certaines épreuves afin d'axer sa vérification sur ses éléments.

La vérification du poids : Le poids est considéré comme un élément important qui influe directement sur la quotité des droits et taxes à payer. À cet effet, et lorsque l'inspecteur vérificateur suspecte que le poids déclaré est inférieur au poids réel des marchandises, celui-ci procède à un nouveau pesage des marchandises.

Prélèvement d'échantillon par le service : Les agents de douanes peuvent prélever, contre décharge et en présence de déclarant, des échantillons sur les marchandises déclarées en vue, soient : (d'un examen personnel, d'une analyse par les laboratoires, d'une demande d'instruction).

1.4.Liquidation et acquittement des droits et taxes :

L'enregistrement de la déclaration a pour effet juridique de lier le déclarant à l'administration des douanes, aussi, il doit obligatoirement honorer ses engagement et payer les droits et taxes calculés selon les modalités et les règles en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail suite à son enregistrement, la déclaration est attribuée à un agent par le chef de visite qui sera chargé de la liquidée après vérification des énonciations qu'elle contient ainsi que les document joints constitués de la facture, le certificat d'origine etc.

1.5.L'enlèvement des marchandises :

Cette opération consiste à mettre la marchandise à la libre disposition du destinataire ou de l'expéditeur, l'opération d'enlèvement constitue la procédure finale.

Lorsque le contrôle documentaire s'avère satisfaisant, en plus de la bonne appréciation que l'inspecteur peut avoir du déclarant sur la base des paramètres suivants :

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- Solvabilité
- Garantie sur les droites et taxes et autre
- Fréquence de l'opération
- Qualité des marchandises

Il peut, dans ce cas, accorder la main levée sur la marchandise en s'en tenant à la conformité des documents considérés comme réguliers. Si les marchandises déclarées ne sont pas enlevées dans les délais impartis, elles sont mises d'office en dépôt avec inscription sur un registre spécial. Au delà de quatre mois, les marchandises non enlevées peuvent être vendues aux enchères pour en récupérer les droites et taxes.

1.6.Mode de paiement :

Le paiement des droits et taxes peut être effectué en numéraires, par chèque bancaires et postaux.

1.6.1. Le paiement en numéraires :

Ce mode de paiement consiste en le versement de la monnaie ayant cours légal, directement à la caisse du receveur des douanes qui en délivre la quittance et l'autorisation d'enlèvement des marchandises.

1.6.2. Le paiement par chèque bancaires et postaux :

Le paiement par chèque est le moyen privilégié actuellement par les opérateurs économique lorsqu'il s'agit de grosses sommes en raison des garanties qu'offre ce moyen.

Ce moyen de paiement représente des difficultés et des anomalies quant à la régularité des chèques, c'est la raison pour laquelle le receveur des douanes doit s'assurer de conformité du chèque remis pour le paiement des droits et taxes avant d'en délivrer la quittance.

Cependant, la réglementation en vigueur concernant les chèques bancaires et postaux prévoit la certification du chèque par une institution financière lorsqu'il dépasse le montant de 100 ,000 DA, ce qui constitue un gage pour l'administration des douanes.

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

1.7. Paiement de la dette douanière (DD) :

Le terme dette douanière désigne « l'ensemble des sommes qui sont perçues par la douane à l'importation, de façon exceptionnelle à l'exportation »⁴¹. Elle devient ensuite exigible dès l'enregistrement de la déclaration.

1.7.1. Règlement des droits et des taxes :

Toute marchandise importée est passible de droits et, éventuellement, de taxes (notamment la TVA), sa mainlevée ne peut donc être donnée au déclarant qu'après délivrance d'une quittance attestant de leur règlement.

1.7.1.1. La détermination des droits de douane :

Les droits de douane sont dus si les produits sont originaires d'un pays tiers. L'espèce tarifaire et l'origine déterminent le taux de droit de douane dont le montant est calculé sur base de la valeur en douane. Plusieurs modes de calcul sont applicables, mais le plus fréquemment, les droits sont dits ad valorem (pourcentage appliqué à la valeur en douane).

1.7.1.2. Les droits antidumping :

Des importations en provenance de certains pays sont parfois réalisées à des prix anormalement bas dans le cadre de pratiques de dumping. Pour protéger les marchés d'une concurrence jugée déloyale, les pays peuvent instaurer des droits antidumping ou compensateurs sur ces produits comme mesure de contrôle du commerce extérieur.

1.7.1.3. La détermination de la TVA :

Le prélèvement de la TVA résulte des politiques fiscales nationales, il s'applique à la valeur de la marchandise arrivée à destination. L'assiette de la TVA comprend tous les éléments de coûts (y compris les droits de douane) jusqu'au premier point de livraison à l'intérieur du pays importateur (le point fixé dans le contrat de transport).

1.7.2. Le paiement de la liquidation

En principe, la dette douanière doit être payée comptant et avant l'enlèvement de la marchandise. Le paiement différé est possible pour les opérateurs qui font la demande. Moins pénalisant pour l'entreprise, il permet de bénéficier de délais de paiement. Les deux crédits sont cumulables.

⁴¹ G.LEGRAND, H.MARTINI, op-cité, p71.

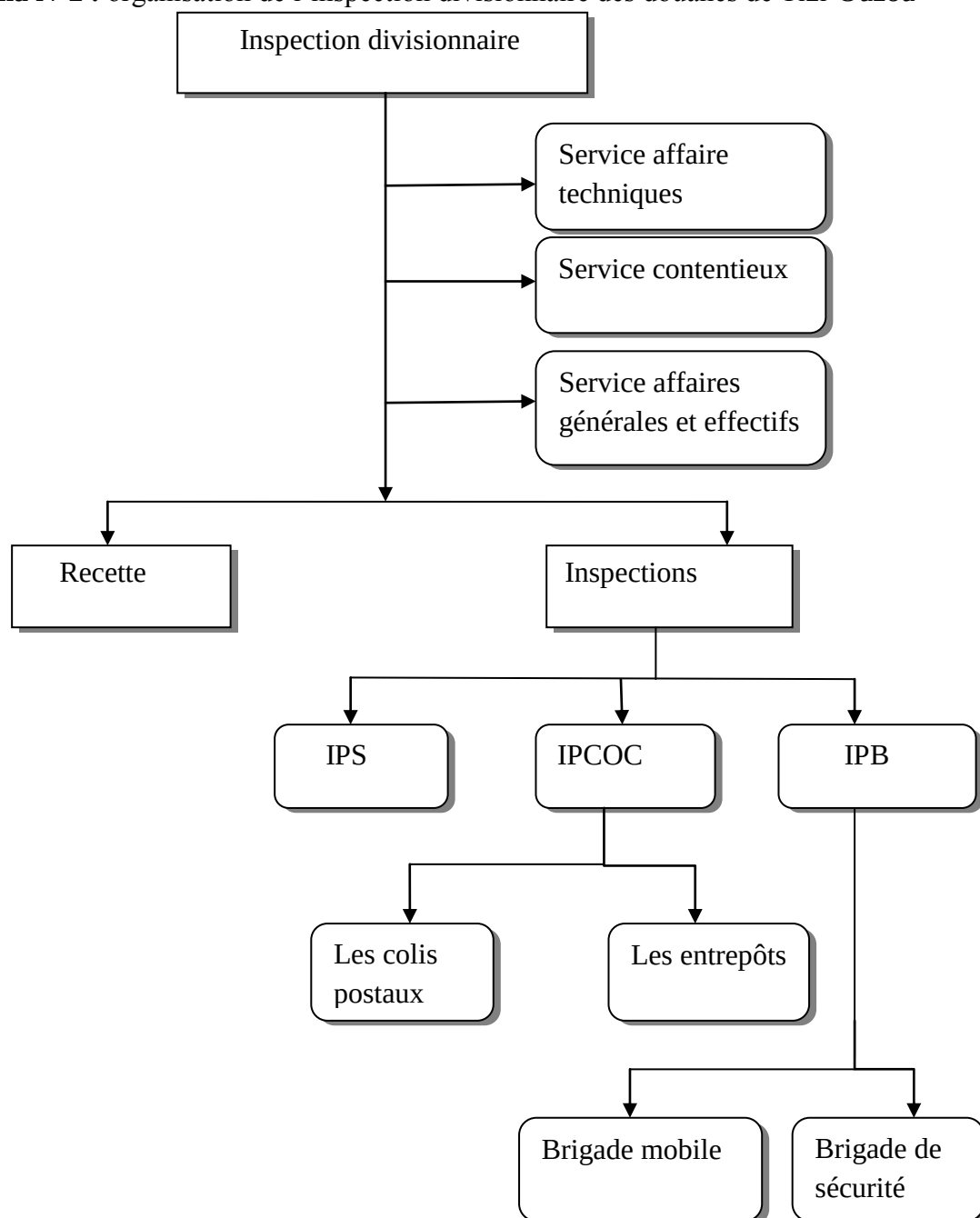
Tableau N°8 : Le paiement de la liquidation de la dette douanière.

	Délais et conditions	Techniques de paiement
Crédit de droits et taxes	120 jours, paiement d'intérêt Et remise spéciale.	Obligation cautionnée.
Crédit d'enlèvement	30 jours et paiement le mois suivant pour les procédures simplifiées, remise de 1% sur la liquidation.	Soumission cautionnée.

Source : G. LE GRAND, H. MARTINI, op-cité, p118

2. Organisation de l'inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou

Schéma N°2 : organisation de l'inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou



Source : document interne à la douane

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

2.1. Organisation des services administratifs de l'inspection divisionnaire :

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

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

2.1.1. Le bureau du contentieux :

Il est chargé :

- De veiller à la régularité, sur le fond et sur la forme, des dossiers Contentieux enregistrés par les receveurs poursuivants ;
- De transmettre à la direction régionale, avec avis motivé, les dossiers Contentieux relevant de la compétence de la direction régionale ou de la direction générale
- D'exercer un contrôle permanent sur toute l'activité contentieuse et de Veiller notamment au respect des procédures d'appel, de retrait, de notification et d'exécution des décisions de justice :

De veiller a la préparation et a l'organisation par le receveur des douanes, des ventes aux enchères publiques des marchandises ;

- D'étudier et de donner suite aux demandes de recours gracieux ;
- Formulées dans le domaine du contentieux par les opérateurs économiques et les particuliers ;
- D'établir un bilan mensuel d'activité à adressé a la hiérarchie.

2.1.2. Le bureau des affaires techniques :

Il est chargé :

- De veiller a l'uniformité de l'action des services dans l'application de la législation et de la réglementation douanière ;
- D'assurer le suivi des acquits a caution émis par les services de la Circonscription ;
- D'étudier les demandes de sollicitations des régimes économiques douaniers dans les limites de ses attributions ;
- De vérifier et de transmettre au directeur régional les dossiers de remboursement introduits auprès du receveur et de communiquer a ces Derniers les décisions prises ;

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- D'étudier le bien fondé des recours formulé par les opérateurs ;
- D'établir un bilan mensuel d'activité adressé à la hiérarchie.

2.1.3. Le bureau des effectifs et des affaires générales :

Il est chargé :

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

2.1.4. Le bureau de douane :

L'inspection divisionnaire peut comprendre un ou plusieurs bureaux de Douane. Le bureau est le service de l'administration des douanes. De tenir un inventaire des équipements de l'ensemble de l'inspection divisionnaire ; ou sont accomplis les formalités douanières [services sédentaires] et les services actifs qui sont les agents en tenue paramilitaire et armement.

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

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

2.1.4.1. Les inspections principales :

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

a) L'inspection principale aux sections (I.P.S) :

Elle est chargée :

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

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

Dans le domaine de la liquidation des déclarations, l'inspection principale ou L'officier du contrôle est chargé :

- De s'assurer de la conformité des marchandises avec les documents ;
- De s'assurer du classement tarifaire, de l'origine et de la valeur ;
- De procédera la liquidation des droits et taxes ;
- De visiter sur place les marchandises ;
- De prélever des échantillons de marchandise pour analyse ;
- D'établir un certificat de visite ;
- D'établir le bon à enlever pour les déclarations en immédiat sur présentation de la quittance de paiement ;
- De suivre et de contrôler les opérations concernant les dépôts et entrepôt sauf lorsque ces opérations sont prises en charges par une inspection principale spécialisée.

• Les colis postaux :

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

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

• Les entrepôts :

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

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

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

c) **L'inspection principale aux brigades (I-P-B) :**

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

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

✓ **Brigade de sécurité :**

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

- D'assurer la sécurité des personnes (fonctionnaires, ou usagers dans les enceintes des édifices de l'administration des douanes) ;
- D'assurer la sécurité des biens meubles et immeubles appartenant à l'administration des douanes ;

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- D'assurer l'escorte de transfert de fond ;
- D'escorter les marchandises destinées aux entreprises.
- ✓ **Brigade mobile :**
Elle est sous l'autorité d'un officier des brigades chargé :
 - D'analyser les courants de fraude ;
 - D'établir en conséquence le plan de lutte contre la fraude en collaboration avec le service régional de lutte contre la fraude ;
 - De proposer les actions opérationnelles au niveau de circonscription régionale.
 - De recruter et d'animer le réseau informationnel ;
 - D'assurer les opérations ponctuelles de contre visite hors des bureaux de douane.
 - D'assurer le contrôle routier (barrages).

2.1.4.2. La recette des douanes :

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

✓ **En qualité de comptable public :**

Le receveur est chargé :

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

✓ **En qualité de poursuivant :**

Le receveur est chargé :

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

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

3.1. Le dédouanement des marchandises :

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

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

3.1.1. Formalités d'échange :

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

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

Ce titre de transport doit mentionner essentiellement :

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

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

- Le connaissance est établi à l'expédition généralement par le transitaire mandaté par l'expéditeur [chargeur] et signer pour le compte de transporteur par son agent maritime agréé ou le capitaine du navire.
- Un cachet [ON BOARD] y est apposé pour attester que la marchandise est prise en Charge à bord.

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

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

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- A l'arrivée au port de destination, personne ne peut réclamer la propriété de la marchandise auprès du transporteur s'il ne présente pas un connaissance original en son nom propre ou endosser à son nom s'il est à l'ordre de la banque (C'est pour cette raison que le connaissance est un contrat de transport en même temps **un titre de propriété**.)
- Quand le connaissance est à ordre de la banque, l'endossement au nom de destinataire de la marchandise ne se fait qu'une fois le paiement du fournisseur soit garanti (Le connaissance à ordre est ainsi **un moyen de garantie de paiement** dans le commerce international).
- Une fois le bateau est accosté, le consignataire établit l'avis d'arrivée sur la base du manifeste cargo [Inventaire de la cargaison du navire] et il le transmet aux différents destinataires des marchandises.
- L'avis d'arrivée reprend le nom du navire, le numéro du quai et de poste d'accostage, la date et le port de départ, le numéro du connaissance, la désignation de la marchandise et son destinataire et enfin le cout du fret et frais.
- L'avis d'arrivée est établi pour aviser d'une manière officielle le destinataire de l'arrivée de sa marchandise.
- Muni de l'avis d'arrivée, de connaissance original [endosse] et du chèque de fret et frais, le destinataire de la marchandise se présente au consignataire et effectue l'échange.
- Il remet le connaissance original pour prouver que la marchandise lui est destinée, il s'acquitte du montant du fret et frais et en échange le consignataire lui remet le **[BON A DÉLIVRER]** de sa marchandise.
- Il est à signaler que le paiement du fret et frais ainsi que le cautionnement conteneurs se fait au comptant pour tous les consignataires sauf pour **NASHCO** et **GEMA** ou **l'ENIEM** est en compte.
- Après l'échange, la marchandise est délivrée par le transporteur au destinataire mais elle reste encore sous la responsabilité de **l'EPAL** [entreprise portuaire d'Alger] qui en assure le magasinage et le gardiennage jusqu'à l'accomplissement des formalités de dédouanement et d'enlèvement.
- Il est important de savoir, comme stipuler clairement sur le connaissance, que la

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

3.1.2. Formalités d'enlèvement :

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

3.1.2.1. Formalités d'échange du [BL] connaissent :

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

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

3.1.2.2. Formalités et déclaration en douanes :

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

DSTA ; déclaration simplifiée par voie aérienne, Air Algérie seule habilitée.

DSTF ; déclaration simplifiée par voie ferroviaire, Rail Transit filiale **SNTF** [chemin de fer].

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

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

3.1.3. Formalités de dédouanement :

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

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

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

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

3.1.3.1. Déclaration D10 :

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

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

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

1^{er} jour

- Saisie validation et impression du D10
- Remise de dossier requis comprenant :
 - (02) deux factures originales domiciliées
 - Copie légalisée de R.C (registre de commerce)
 - Copie de l'avis d'arrivée

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- Copie de connaissance
- Avis d'aliment
- Récupération de la copie « déclarant » du D10

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

2^{ème} jour : en fin de matinée

- Retour au centre de saisie pour récupérer le talon de D10
- Vérification sur micro si la visite douanière est exigée.

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

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

- Dépôt avant 12h du talon de déclaration au service.

Visite du port pour la programmation de la visite.

4^{ème} jour

- Effectuer la visite avec l'agent douane désigné.

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

5^{ème} jour

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

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

3.1.3.2. DSTR :

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

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

La **D11** et la **D3** sont établis au niveau des douanes de **Tizi-Ouzou**. L'établissement de la **DSTR** à Alger se fait comme suit :

1^{er} jour

Saisie-validation et remise du dossier comprenant :

- 02 copies de factures
- 02 copies d'avis d'arrivée
- 02 copies de connaissance
- 02 copies de la décision douanière autorisant le régime DSTR

2^{ème} jour

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

3^{ème} jour

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

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

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

3.1.3.3. Le dédouanement :

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

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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

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

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

3.1.4. Analyse d'une procédure de dédouanement :

Importateur : SPA ENIEM

Fournisseur : IRCA SPA / ZOPPAS industrie Italie

La nature de la marchandise : réchauffeur pour réfrigérateur

Valeur facturé : 13000,00 EUR

Incoterm : FOB

Fret : 76977,26 DZD

Autre fret : 1150 EUR

Poids brut : 562,00

Poids net : 425,00

Origine de la marchandise : Italie

Provenance : Italie

Pièces jointes : 610-620-648-650-655

Nombre de colis : 8 colis

BAE : bon à enlever

Code statistique : 8533310000

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

BL : N°I1010-76

FDI : facture détaillée

COP AA : copie de l'avis d'arriver

D11 : la mise en entrepôt (3301/437) 15/11/2021

La mise a la consommation suite entrée entrepôt (1033/446) 21/11/2021

3.1.4.1. La liquidation (déclaration de la mise à la consommation) :

3.1.4.1.1. Calcule des droits et taxes :

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

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

- **Calcule de la valeur en douane (VD) :**

$VD = (\text{valeur facturée} + \text{les frais}) \times \text{taux de change}$

$VD = (\text{valeur facturée} + \text{autre frais EUR}) (\text{le taux de change} + \text{fret DZD})$

$= (13000,00 + 150,00) (15711050 + 76977,26)$

VD = 2142980,20 DZD

- **Calcule des droits de douanes (DD) :**

Le taux DD = 15%

$DD = VD \times \text{taux DD}$

$DD = 2142980,20 \times 15\%$

DD = 321447,00

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

- **Calcule taxe de contribution de solidarité (TCS) :**

Le taux de TCS = 2%

$$\text{TCS} = \text{VD} \times \text{taux TCS}$$

$$= 2142980,20 \times 2\%$$

TCS = 42859,60

3.1.4.1.2. Calcule la taxe sur la valeur ajoutée TVA :

TVA = 19%

$$\text{TVA} = (\text{VD} + \text{DD} + \text{TCS}) \times \text{le taux de change}$$

$$= (2142980,20 + 321447,00 + 42859,60) \times 19\%$$

TVA = 476384,45

- **Totale des droits et taxes (DT) :**

Redevance sur l'utilisation du système **RUS** = 420

Redevance sur la prestation du service **RPS** = 1500,00

$$\text{DT} = \text{DD} + \text{TCS} + \text{TVA} + \text{RUS} + \text{RPS}$$

$$\text{DT} = 321447,00 + 42859,60 + 476384,45 + 420 + 1500$$

DT = 842.610,00 DZD

Chapitre III : Étude de cas (les opérations douanières)

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 respecter.

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 mise en place en vue d'assurer une correcte perception des droits et taxes.

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

Conclusion générale

Mettre le mot "conclusion" à un travail de recherche est une opération risquée. "Conclure" ne signifie pas "Terminer" la recherche sur ce travail, mais d'ouvrir sur ses potentialités futures. Rédiger des conclusions signifie alors faire le point sur le chemin fait et sur celui qui reste à faire. Nous porterons ainsi l'attention sur les apports du travail et sur les perspectives des recherches futures.

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.

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

La logistique dans les opérations de commerce international constitue une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux documentaires, mais sa réussite est indexée à la fiabilité des différents maillons de cette chaîne, l'importance de la logistique assure la coordination industrielle des fournisseurs qui l'approvisionnement ou pour l'expliquer plus simplement, la logistique représente l'ensemble des techniques et des moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux d'information et de produits entre le fournisseur, le distributeur et le consommateur final.

La logistique internationale se différencie de la logistique locale, par le fait qu'elle intègre de nouvelles dimensions plus complexes et contraignantes imposées par la distance, qui sépare l'entreprise de ses clients et les difficultés qui en résultent d'une part, mais

Conclusion générale

également par le fait que l'exportation fait intervenir deux pays différents, donc, deux cultures différentes, deux administrations différentes, ce qui soulève également des difficultés liées au passage frontalier des marchandises, supposant une bonne connaissance en matière de douane et de ses différents régimes.

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

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

Le transitaire est au service de la marchandise et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international. Grâce à leur connaissance du marché et à leur relation à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements. En somme, il contribue au renforcement de l'économie d'un pays.

Le travail que nous avons effectué au sein de l'inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou, nous a aidé à recueillir les informations voulues, afin de mieux comprendre les opérations douanières précisément l'analyse d'une procédure de dédouanement des marchandises à l'importation. Ainsi, il nous a été possible de comprendre le fonctionnement de l'administration douanière et la façon dont sont gérées les opérations douanières.

A cet effet, l'administration des douanes accorde une attention particulière à la simplification des procédures de dédouanement et à leur dématérialisation. Elle participe également à la promotion de l'économie nationale en mettant à la disposition des opérateurs économiques des procédures douanières allégées, simples et harmonisées.

Les ouvrages :

- BELLOTI.J, « Transport international des marchandises », édition, VUIBERT-2002.
- CORINNE.P « Commerce international », édition, DUNOD-2006.
- CATHERINE, TUELE.M, « La douane, instrument de la stratégie international », édition, Paris-1995.
- IDIR.K, « Les régimes douaniers », BERTI, édition, Alger-2014.
- HADDAD.S, « Les incoterms, international commercial Terms », édition, Pages Bleues, 2009.
- LASARY, « Le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005.
- M.E.BENISSAD, « Economie internationale », 2^{ème} édition Publisud, Paris, 1983.
- MEYER.V, ROLIN.C, « Techniques du commerce international », Nathan, Paris, 2000.
- NAJLI.J, « Commerce international », Théorie, techniques et application, édition du renouveau pédagogique INC-2005.
- GHISLAINE.LEGRAND-H-M, « Management des opérations du commerce international », 7^{ème} édition, DUNOD, Paris-2005.
- Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie international », ECONOMICA, Paris, 1995.

Les sites internet :

<https://www.logistiqueconseil.org>.

<https://www.douane.gouv.fr>.

<https://www.objectifs-import-export.fr>.

<https://www.fr.wikipedia.org>.

<https://www.etudier.com>.

<https://www.douane.gov.dz>.

Les mémoires :

- ✓ Mr ABIDI, (M) : la fiscalité douanière en Algérie, Mémoire de fin d'étude en science commerciale, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2013/2014.

- ✓ M^{me} RAHMANI. L: la logistique international de transport et douane, mémoire de fin d'étude en science commerciale, université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2012 /2013
- ✓ KHIDER. A : la logistique à l'international, Mémoire de fin d'étude en science commerciale, Université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.
- ✓ Mr: ABIDI. Mohammed : Le transport international des marchandises à travers les procédures de dédouanement, Mémoire fin d'étude en science commerciale, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2017/2018.
- ✓ Mr. Mebarki F: Fonctionnement des activités de réception et de traitement des commandes chez un prestataire de transport, Mémoire de fin d'étude en science commerciale, Université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2017/2018.
- ✓ Mme GHERBI Hassiba : Le transport routier de marchandises, et la chaine logistique, Mémoire de fin d'étude en science économique, Université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2017/2018.
- ✓ Mr ABIDI. Mohammed : La gestion des opérations douanières en Algérie, Mémoire fin d'étude en science commerciale, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2017/2018.
- ✓ Mme AKLI Zakia : Les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation, Rapport de fin de stage en commerce international et logistique, Université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou 2018/2019.

Les textes juridiques

- ✓ Code des douanes Algériens.
- ✓ Document propre de la douane, service I.P.C.O.C.

Autres

- ✓ Dictionnaire économique, « économie de Jusqu'aZ », DULLE Gamonal, 2000.
- ✓ OMC, glossaire des termes douaniers internationaux, 1995.

Liste des schémas, tableaux et figures

Schéma N°1 : Composantes des logistiques internationales.

Schéma N°2 : Organisation de l'inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou.

Tableau N°1 : Les modes de transports.

Tableau N°2 : Les phases du transport.

Tableau N° 3 : Versement d'indemnités.

Tableau N°4 : Les risques couverts et exclu.

Tableau N°5 : Classification des incoterms selon les modes de transports.

Tableau N°6 : L'organisation de la douane Algérienne.

Tableau N°7 : Organisation de l'inspection divisionnaire de douane de Tizi-Ouzou.

Tableau N°8 : Le paiement de la liquidation de la dette douanière.

Figure N°01 : Le régime de transit direct.

Figure N°2 : Le régime de transit extérieur (à l'importation).

Figure N°3 : Le régime de transit extérieur (à l'exportation).

Liste des annexes

1. La mise à entrepôt 3301-437

Annexe N°1 : déclaration en douane (exemplaire douane)

Annexe N°2 : déclaration en douane (exemplaire banque)

Annexe N°3 : le bon à enlever

Annexe N°4 : facture commerciale

Annexe N°5 : le connaissement B/L (exemplaire numéro 1)

Annexe N°6 : le connaissement B/L (exemplaire numéro 2)

Annexe N°7 : certificat d'origine

Annexe N°8 : l'avis d'arrivée

Annexe N°9 : DSTR

Annexe N°10 : carte d'identification fiscale

Annexe N°11 : registre de commerce

2. La mise à la consommation (suite entrepôt privé) 1033-446 :

Annexe N°1 : déclaration en douane (exemplaire douane)

Annexe N°2 : déclaration en douane (exemplaire déclarant)

Annexe N°3 : déclaration en douane (exemplaire banque)

Annexe N°4 : le connaissement B/L (exemplaire numéro 1)

Annexe N°5 : le connaissement B/L (exemplaire numéro 2)

Annexe N°6 : l'avis d'arrivée

Annexe N°7 : facture commerciale

Annexe N°8 : bordereau colisage

Annexe N°9 : certificat d'origine

Annexe N°10 : carte d'identification fiscale

Annexe N°11 : registre de commerce

Table des matières

Glossaire

Liste des abréviations

Introduction générale.....01

Chapitre 1 : Généralité sur la logistique.....04

Introduction.....04

Section 01 : Présentation de la logistique.....05

1. Historique de la logistique.....05

2. Définitions et buts de la logistique.....07

2.1. Au niveau des entreprises.....08

2.2. Au niveau international.....08

3. Les enjeux de la logistique.....10

Section 2 : Activités et les domaines de compétences de la logistique.....11

1. Les activités de la logistique.....11

1.1. La logistique des biens et service.....12

1.1.1. La logistique d'approvisionnement.....12

1.1.2. La logistique des chaînes de fabrication.....12

1.1.3. La logistique de distribution.....12

1.1.4. La logistique de retour ou réserve logistique.....12

1.2. La logistique de transport.....13

1.2.1. La détermination des réseaux de transport.....13

1.2.2. Planification des transports.....13

1.2.3. Gestion du parc de véhicule.....14

1.3. La logistique de soutien.....14

2. Domaines de compétences de la logistique.....14

2.1. Entreposage et magasinage : Gestion informatique et physique des stocks.....14

2.2. Gestion des flux logistiques : Approvisionnement, Distribution et transport.....15

2.3. Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques.....15

2.4. Gestion des projets : Planification des opérations logistiques.....16

Section 03 : Les métiers de la logistique et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international.....17

1. Les métiers de la logistique et des transports à l'international.....17

1.1. Technicien d'achat Import/Export.....17

1.2. Magasinier, Gestionnaire de stock.....	17
1.3. Responsable d'entrepôt.....	18
1.4. Agent de transit	18
1.5. Déclareur en douane.....	19
1.6. Gestionnaire du parc ou de la flotte automobile.....	19
1.7. Logisticien.....	19
2. Les intervenants de la logistique dans le commerce international.....	20
2.1. Les intervenants à caractère financiers.....	20
2.1.1. Les banques.....	20
2.1.2. Les assurances.....	22
2.2. Les intervenants à caractère administratif.....	22
2.2.1. La douane.....	22
2.2.2. Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.....	23
3. Les autres intervenants.....	23
3.1. Les transitaires.....	23
3.1.1. Type de responsabilité.....	24
3.1.2. Selon les activités.....	24
3.2. Les transporteurs.....	25
3.3. Commissionnaire en douane.....	25
3.4. Les entreprises portuaires.....	26
3.5. Les consignataires.....	26
Conclusion.....	28

Chapitre 2 : Le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises.....29

Introduction.....	29
-------------------	----

Section 01 : Le processus de transport de marchandise à l'international.....30

1. Définition du transport.....	30
2. Définition du contrat du transport.....	30
2.1. Les différents types de contrat de transport.....	31
2.1.1. L'expédition exclusive.....	31
2.1.2. Le transport pour compte propre.....	31
2.1.3. L'affrètement.....	31
2.1.4. Le groupage.....	31

3. Les différents modes de transport.....	31
3.1. Le transport maritime.....	31
3.1.1. La convention de Bruxelles.....	31
3.1.2. Le contrat de transport maritime.....	32
3.1.3. Le document du transport.....	32
3.1.4. La tarification du transport maritime.....	33
3.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport maritime.....	33
3.2. Le Transport Aérien.....	34
3.2.1. Le contrat de transport aérien.....	34
3.2.2. La tarification du transport aérien.....	35
3.2.3. Les avantages et les inconvénients du transport aérien.....	35
3.3. Le transport routier.....	36
3.3.1. Le contrat de transport routier.....	36
3.3.2. La tarification.....	36
3.3.3. Les avantages et les inconvénients du transport routier.....	37
3.4. Le transport ferroviaire.....	37
3.4.1. La tarification.....	37
3.4.2. Le contrat de transport ferroviaire.....	37
3.4.3. Les avantages et les inconvénients du transport ferroviaire.....	37
3.5. Le transport Fluvial.....	38
3.5.1. Le contrat de transport fluvial.....	39
3.5.2. Les avantages et les inconvénients de transport fluvial.....	39
3.6. Le transport multimodal.....	39
3.6.1. Les conventions internationales.....	40
3.6.2. Les conventions internationales.....	40
3.6.3. Les avantages et les Inconvénients du transport multimodal.....	40
4. Les moyens de transports.....	40
5. Les critères de choix du transport.....	43
5.1. Les délais.....	43
5.2. L'impact de choix de transport sur l'emballage et sécurité des marchandises.....	43
5.3. Impact sur l'échéance de paiement.....	44
5.4. L'impact sur les coûts de transport.....	44
Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises.....	45
1. Définition de l'assurance.....	45

2. L'intérêt de l'assurance transport et ses différents acteurs.....	45
2.1. L'intérêt.....	45
2.2. Les différents acteurs de l'assurance.....	46
3. La nature des risques.....	47
3.1. Les pertes avaries particulières.....	47
3.2. L'avarie commune.....	48
4. Les différents types de polices.....	49
4.1. La police au voyage.....	49
4.2. La police à alimenter.....	49
4.3. La police d'abonnement (ou flottante).....	49
4.4. La police tiers-chargeur.....	50
5. L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi.....	50
5.1. Assurance des marchandises en transport maritime.....	50
5.2. Les garanties.....	50
5.2.1. La garantie tous risque.....	51
5.2.2. La garantie FA-sauf (Franche d'assurance particulière).....	51
5.2.3. Garantie franche d'avaries particulières (FAP).....	51
5.2.4. Garantie du risque de guerre et de mines.....	52
6. Assurance des marchandises en transport aérien	52
7. Assurance des marchandises en transport terrestre.....	53
8. Les formalités pour le remboursement.....	53
Section 03 : Les incoterms.....	54
1. Définition de l'incoterm.....	54
2. Rôles des Incoterms.....	54
3. Choix de l'incoterms.....	55
4. Le classement des Incoterms.....	55
4.1. Le classement en fonction du risque.....	55
4.2. Le classement en fonction des modes de transport.....	56
4.3. Classement par famille.....	56
5. Présentation des onze incoterms.....	56
5.1. L'incoterm d'obligation minimum du vendeur.....	56
5.2. Les incoterms de la famille des « F », (Free).....	56
5.3. Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage).....	57
5.4. Les incoterms de la famille des « D », (Delivered).....	58

6. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms.....	59
7. La réforme des Incoterms 2010.....	59
Conclusion.....	60

Chapitre 3 : ÉTUDE DE CAS (les opérations douanières) « inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou ».....61

Introduction.....	61
-------------------	----

Section 1 : Aperçu générale sur la douane.....61

1. Définition.....	61
2. L'évolution des douanes algériennes	62
2.1. Phase allant de 1962 à 1969.....	63
2.2. Phase allant de 1970 à 1978.....	63
2.3. Période de 1978 à 1987.....	64
2.4. Période de 1987 à nos jours.....	65
3. L'organisation de la douane algérienne.....	66
4. Les missions de la douane.....	67
4.1. Mission fiscale.....	67
4.2. Mission économique.....	68
4.3. Mission d'assistance des institutions de l'État.....	68
5. Les éléments de taxation.....	69
5.1. Le droit de douane.....	69
5.1.1. Le droit de douane ad valorem	69
5.1.2. Le droit de douane spécifique.....	70
5.1.3. Les droits de douane mixtes.....	70
5.2. Les déterminations des droits de douane.....	70
5.2.1. La valeur en douane.....	70
5.2.2. L'espèce tarifaire (ligne tarifaire ou la position tarifaire).....	71
5.2.3. L'origine de la marchandise.....	72
6. Le rôle d'un droit de douane.....	73
6.1. Le rôle fiscal.....	73
6.2. Le rôle économique.....	73
6.2.1. Le droit de douane comme obstacle à la concurrence étrangère.....	73
6.2.2. Le droit de douane et protection économique.....	73
6.2.3. Le droit de douane : moyen d'encourager la production locale.....	74

6.2.4. Le droit de douane : instrument pour corriger le déséquilibre de la balance commerciale.....	74
---	----

Section 2 : Les régimes douaniers.....75

1. Présentation du régime douanier économique.....	76
2. Phase d'obtention d'un régime douanier.....	76
2.1. La demande.....	76
2.2. L'autorisation.....	76
2.3. La garantie	76
2.4. Le placement sous le régime.....	76
2.5. L'apurement.....	76
3. Motif de placement sous régime douanier économique.....	77
3.1. La fonction stockage.....	78
3.2. La fonction transformation.....	78
3.3. Fonction d'utilisation.....	78
3.4. Fonction de circulation.....	78
4. Les différents types de régime douanier.....	79
4.1. Régime de l'entrepôt de douane.....	79
4.1.1. L'entrepôt public.....	79
4.1.2. Entrepôt industriel.....	80
4.1.3. L'entrepôt privé.....	80
4.2. Le régime de transit douanier.....	81
4.2.1. Le transit national.....	81
4.2.1.1. Transit direct.....	81
4.2.1.2. Transit extérieur.....	82
4.2.1.3. Le transit intérieur.....	83
4.2.2. Transit international.....	84
4.3. Régime de l'admission temporaire.....	85
4.3.1. Temporaire avec réexportation en l'état.....	86
4.3.1.1. L'admission temporaire de matériels pour emploi en l'étal.....	86
4.3.1.2. Admission temporaire pour foires, expositions et autres manifestations similaires...87	
4.3.2. Admission temporaire pour perfectionnement actif.....	88
4.4. Le régime de réapprovisionnement en franchise.....	88
4.5. Le régime des usines exercées.....	90
4.6. Le régime de l'exportation temporaire.....	90

4.6.1. Exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état.....	90
4.6.2. Exportation temporaire pour perfectionnement passif.....	91
5. Classification Des Régimes Douaniers Économiques.....	92
5.1. Activité commerciale.....	92
5.2. Activité industrielle.....	92
5.3. Activité de transport.....	92
Section 3 : le dédouanement de la marchandise au sein de l'inspection divisionnaire de Tizi-Ouzou.....	93
1. Le circuit de dédouanement	93
1.1. Les procédures de dédouanement des marchandises.....	93
1.1.1. Le dédouanement selon la procédure de droit commun.....	93
1.1.2. Le dédouanement selon la procédure simplifiée.....	94
1.1.2.1. La procédure de déclarationsimplifiée (PDS).....	94
1.1.2.2. La procédure de dédouanement à domicile (PDD).....	94
1.1.2.3. La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU).....	95
1.1.2.4. La procédure de dédouanement express (PDE).....	95
1.2. Les formalités préalables au dédouanement.....	95
1.2.1. La conduite en douane.....	95
1.2.2. La mise en douane.....	96
1.2.3. La prise en charge.....	96
1.3. Le dédouanement proprement dit des marchandises.....	97
1.3.1. Établissement de la déclaration en détail.....	97
1.3.1.1. Déclaration en détail.....	97
1.2.3. Recevabilité de la déclaration en détail.....	99
1.3.3. L'enregistrement de la déclaration en détail.....	99
1.3.4. Vérification de la marchandise.....	99
1.4. Liquidation et acquittement des droits et taxes.....	101
1.5. L'enlèvement des marchandises.....	101
1.6. Mode de paiement.....	102
1.6.1. Le paiement en numéraires.....	102
1.6.2. Le paiement par chèque bancaires et postaux.....	102
1.7. Paiement de la dette douanière (DD).....	103
1.7.1. Règlement des droits et des taxes.....	103
1.7.1.1. La détermination des droits de douane.....	103

1.7.1.2. Les droits antidumping.....	103
1.7.1.3. La détermination de la TVA.....	103
2. Organisation de l'inspection divisionnaire des douanes de Tizi-Ouzou.....	105
2.1. Organisation des services administratifs de l'inspection divisionnaire	106
2.1.1. Le bureau du contentieux.....	106
2.1.2. Le bureau des affaires techniques.....	106
2.1.3. Le bureau des effectifs et des affaires générales.....	107
2.1.4. Le bureau de douane.....	107
2.1.4.1. Les inspections principales.....	107
2.1.4.2. La recette des douanes.....	110
3. Analyse d'une procédure de dédouanement effectuée au niveau del'inspection divisionnaire de TIZI-OUZOU.....	111
3.1. Le dédouanement des marchandises.....	111
3.1.1. Formalités d'échange	111
3.1.2. Formalités d'enlèvement.....	113
3.1.2.1. Formalités d'échange du [BL] connaissent.....	113
3.1.2.2. Formalités et déclaration en douanes.....	113
3.1.2.3. Formalités d'enlèvement des marchandises de l'EPAL [Entreprise Portuaire d'Alger].....	114
3.1.3. Formalités de dédouanement.....	114
3.1.3.1. Déclaration D10.....	114
3.1.3.2. DSTR.....	115
3.1.3.3. Le dédouanement.....	116
3.1.4. Analyse d'une procédure de dédouanement.....	117
3.1.4.1. La liquidation (déclaration de la mise à la consommation.....	118
3.1.4.1.1. Calcule des droits et taxes.....	118
3.1.4.1.2. Calcule la taxe sur la valeur ajoutée TVA.....	119
Conclusion.....	120
Conclusion générale.....	121
Bibliographie	
Annexes	
Table de matières	
Résumé	

Résumé

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services pour satisfaire les besoins des consommateurs. Pour mieux organiser toutes les opérations liées à cette production des biens à l'international sans contraintes ou en les diminuant les spécialistes et praticiens ont vu l'importance de la mise en place d'un service logistique. Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de commerce international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire.

La logistique et le transport sont deux activités économiques intimement liées. Qu'elles transitent par voie aérienne, maritime, routière ou ferroviaire, les marchandises doivent être prises en charge par un personnel qualifié tant avant leur expédition qu'après leur réception.

Afin que l'entreprise puisse réussir sa démarche d'exportation, elle doit connaître et maîtriser la logistique. Elle s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service dans les délais requis.

Abstract

Today, trade is evolving more and more at the international level and production companies are developing markets in several countries. This massive development requires monitoring in order to be able to produce goods and services to meet consumer needs. To better organize all the operations linked to this international production of goods without constraints or by reducing them, specialists and practitioners have seen the importance of setting up a logistics service. Efficient logistics are a determining factor in the competitiveness of international trade operations from the manufacturing plant to final delivery to the recipient.

Logistics and transport are two closely related economic activities. Whether transit by air, sea, road or rail, goods must be handled by qualified personnel both before shipment and after receipt.

In order for the company to succeed in its export process, it must know and master the logistics. She ensures that customer orders are fulfilled in order to meet them under the best possible cost and quality of service conditions on time.

GLOSSAIRE

Liste des abréviations

Introduction générale

Chapitre 1 : Généralité sur la logistique

Chapitre 2 : Le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

**Chapitre 3 : ÉTUDE DE
CAS (les opérations
douanières) « inspection
divisionnaire des douanes de
Tizi-Ouzou »**

Conclusion générale

Bibliographie

Annexes

Table de matières

Résumé