

MODULE

Douane et Transit

SOMMAIRE

1^{ERE} PARTIE : DEDOUANEMENT DE LA MARCHANDISE

CHAPITRE I : PRINCIPES DE BASE DE LA LEGISLATION DOUANIERE EN VIGUEUR

Section I : les formalités douanières

- I- La déclaration
- II- Le déclarant
- III- Le trafic douanier
- IV- Les conditions d'application du tarif douanier à l'importation

Section II : l'infraction douanière

- I- Définition
- II- Classification des infractions par degré de gravité

CHAPITRE II : LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Section I : la modernisation et l'accélération des procédures de dédouanement

- I- La décentralisation
- II- La simplification
- III- L'informatisation

Section II : comment établir la déclaration unique des marchandises

- I- Qui peut établir la DUM
- II- Caractéristiques de la DUM

Section III : circuit de dédouanement

- I- Schéma du circuit de dédouanement
- II- Description du circuit
- III- Circuit de dédouanement à l'export

CHAPITRE III : LES REGLEMENT DES DROITS DE DOUANE

Section I : fiscalité douanière

- I- Droits et taxes à l'importation
- II- Prélèvement fiscal à l'importation
- III- Taxes sur la valeur ajoutée
- IV- Les taxes intérieures de consommation

Section II : les facilités de paiement

- I- Le crédit d'enlèvement
- II- Les obligations cautionnées

2^{EME} PARTIE : ASPECTS LOGISTIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL

CHAPITRE I : EMBALLAGES, PALETTISATIONS ET CONTENEURISATION

Section I : Généralités

- I- Définition de l'emballage
- II- Emballage et assurance

Section II : les aspects juridiques de l'emballage

- I- Emballage et Incoterms
- II- Les conséquences d'un emballage défectueux
- III- Les précautions à prendre
- IV- Les risques liés à une opération d'exportation

Section III : les aspects techniques de l'emballage

- I- Les matériaux utilisés
- II- Protections requises
- III- Le marquage de l'emballage
- IV- La liste de colisage
- V- Les palettes

CHAPITRE II : LES TRANSPORTS INTERCONTINENTAUX

Section I : le transport maritime

- I- Organisation internationale du transport maritime
- II- Les techniques du transport maritime
- III- Les contrats de transport maritime
- IV- Le contrat d'affrètement
- V- Choix du mode d'expédition

Section II : le transport aérien

- I- Organisation internationale du transport aérien
- II- Les techniques du transport aérien
- III- Les contrats de transport aérien

CHAPITRE III : LES TRANSPORTS CONTINENTAUX

Section I : le transport international routier

- I- Réglementation du TIR
- II- Techniques du TIR
- III- Documents du TIR

Section II : le transport international ferroviaire

- I- Cadre juridique la CIM
- II- Techniques du TIF
- III- Les modalités
- IV- Les documents

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Section I : le classement de l'ONU

Section II : les règles internationales par mode de transport

Section III : le marquage réglementaire

Section IV : les documents spécifiques

CHAPITRE V : LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Section I : le contrat de transport

- I- Les intervenants
- II- Les obligations des parties du contrat

Section II : la responsabilité du transporteur

- I- La responsabilité pour pertes ou avarie
- II- Responsabilité pour retard
- III- Les causes d'exonération

Section III : la mise en cause de la responsabilité du transporteur

- I- Les formalités à accomplir
- II- Indemnisation
- III- Étude de cas OUTIROR

CHAPITRE VI : la tarification du transport international

Section I : le transport maritime

- I- Tarification sur les lignes régulières
- II- Tarification dans le cadre d'un contrat d'affrètement

Section II : transport aérien

- I- Les principaux tarifs aériens
- II- Les tarifs générale
- III- Les tarifs spéciaux
- IV- Les frais annexes

Section III : transport routier

- I- Négociation des frets
- II- Les services annexes

CHAPITRE VII : LES ASSURANCES – TRANSPORT

Section I : Quel est le coût de l'assurance ?

Section II : Comment assurer les risques du transport maritime ?

- I- Les différentes catégories d'avaries
- II- Les formes de garantie

Section III : Comment assurer les risques du transport terrestre ?

Section IV : Comment assurer les risques du transport aérien ?

Section V : Caractéristiques de la garantie

- I- Etendue de la garantie
- II- Durée de la garantie
- III- Quelle somme assurer
- IV- Les exclusions de la garantie

Section VI : Auprès de qui s'assurer ?

- I- Les intervenants
- II- Les différentes polices proposées

Section VII : Comment obtenir un remboursement rapide en cas d'avaries

- I- Le dossier de remboursement
- II- Le remboursement des frais annexes

Bibliographie

1^{ère} PARTIE : DEDOUANEMENT DE LA MARCHANDISE

Le dédouanement de la marchandise est une étape incontournable dans les opérations du commerce international.

Que cette formalité soit accomplie par l'opérateur lui-même ou par son transitaire, la connaissance préalable des règles du jeu et le respect de la législation douanière en vigueur constituent un atout majeur pour la mise en œuvre d'une bonne démarche logistique.

Cette connaissance des règles du jeu est d'autant plus nécessaire que la campagne d'assainissement entamée en janvier 1996 a démontré que la moindre défaillance ou négligence « déclarative » à l'égard de la douane peut s'avérer très lourde de conséquences pour l'entreprise.

Aussi verrons-nous en trois points :

- Les principes de la législation douanière ;
- Les procédures de dédouanement ;
- Le règlement des droits de douane (au comptant ou par crédit d'enlèvement et obligations cautionnées)

Chapitre 1 : les principes de base de la législation douanière en vigueur

Les principaux textes de base sont :

Le code des douanes et impôts indirects approuvé par le Dahir portant loi n° 177-339, du 9 Octobre 1977.

Le tarif des droits de douane instauré par le Dahir n° 157 170 du 24 Mai 1957.

Divers décrets et Arrêtés du Ministère des Finances, précisant les différents aspects des procédures de dédouanement des marchandises importées et exportées.

SECTION 1 : LES FORMALITES DOUANIERES :

I- La déclaration :

Toute marchandise entrant ou sortant du territoire douanier national doit faire l'objet d'une déclaration en détail lui assignant un régime douanier. Cette formalité est indispensable que la marchandise soit ou non exemptée de droits et taxes.

On distingue deux grandes catégories de régimes douaniers.

I.1 - Les régimes de droit commun répartis en deux catégories :

. Importation simple concernant les marchandises destinées à être mises en consommation et qui sont éligibles au paiement des droits et taxes et à l'accomplissement des formalités du commerce extérieur et des changes (établissement d'une déclaration douanière et souscription et domiciliation d'un titre d'importation).

. Exportation en simple sortie soumise également aux formalités du commerce extérieur et des changes (déclaration douanière et souscription d'un titre d'exportation selon que le produit est libre ou soumis à autorisation préalable.

I.2 - Les régimes suspensifs de droits de douane, au nombre de sept, connus sous le nom de régimes économiques en douane.

Ces régimes sont caractérisés, d'une part, par l'exonération des droits et taxes et, d'autre part, par le non accomplissement des formalités du commerce extérieur et des changes telle que la souscription d'un

certificat d'importation, même si le produit est soumis à une autorisation préalable de l'administration. Ils doivent, cependant, faire l'objet d'une déclaration en détail selon le régime douanier qui leur est assigné : admission temporaire, entrepôt de stockage, importation temporaire, exportation temporaire, trafic de perfectionnement à l'exportation, transit, drawback.

La déclaration douanière est remplie et signée par le déclarant et doit être déposée dans les délais prescrits dans un bureau de douane ouvert à l'opération douanière envisagée.

Les éléments qui doivent figurer sur cette déclaration sont de deux ordres :

- . Les éléments relatifs à l'identité de la marchandise et de son propriétaire : nom et adresse du propriétaire, fournisseur, nature du contrat de vente, poids brut, poids net, valeur, quantité, monnaie de facturation...

- . Les éléments qui serviront à déterminer le montant des droits de douane : l'origine, l'espèce tarifaire qui se traduit par un numéro de tarif de la nomenclature, la valeur à déclarer...

II -Le déclarant :

Le déclarant naturel est le propriétaire des marchandises. Il peut cependant confier cette formalité à un transitaire dûment agréé.

Au sens du code des douanes, sont réputés propriétaires : « les transporteurs, les voyageurs et les frontaliers en ce qui concerne les marchandises, objets ou denrées qu'ils transportent. »

Quant aux transitaires, ils sont définis comme suit : **«toute personne physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire. »**

Signalons que l'agrément de transitaire en douane est donné par décision du Ministère des Finances sur proposition de l'Administration des Douanes.

III - Le trafic douanier :

C'est la nomenclature méthodique des produits établie selon une classification mondialement reconnue par la plupart des nations. Il s'agit de la nomenclature de Bruxelles (N.D.B) adoptée en 1955, appelé depuis, Nomenclature du Conseil de Coopération Douanière (N.C.C.D).

Elle est caractérisée par une codification à quatre chiffres de base, uniformisée à l'échelon international.

La nomenclature douanière est composée de positions et de sous-positions nationales auxquelles s'appliquent des quotités de droits de douane d'importation ou d'exportation les concernant.

On entant par droits de douane, l'ensemble des taux du barème compensateur appliqué à l'entrée sur le territoire assujetti sur chacun des produits classés selon la nomenclature adoptée. Ce taux est exprimé en pourcentage (droits ad valorem).

En fonction d'accords ou de conventions tarifaires, il peut être convenu de taux réduits ou d'une suppression complète de droits. C'est le cas des pays du Maghreb.

La nomenclature générale des produits est fixée par arrêté du Ministre des Finances sur l'avis ou la proposition du ou des ministres intéressés.

Lorsque nos produits à l'exportation sont traités défavorablement par certains pays étrangers ; le Maroc peut adopter des mesures de réciprocité en pratiquant, sur les produits d'importation originaires de ces mêmes pays, des surtaxes ou droits compensateurs connus sous le nom « antidumping ».

Ces majorations peuvent également être appliquées à certains produits importés susceptibles de causer un préjudice important à une branche de la production nationale existante.

Les modalités d'application et la qualité de droits compensateurs ou antidumping sont fixées par arrêté du Ministère des Finances, après avis des ministres concernés.

Signalons que le tarif douanier est élaboré par l'Administration des Douanes, sous forme d'un ouvrage qui fait l'objet de mises à jour régulières.

Les banques marocaines se basent sur ce document pour calculer les droits de douane avant la délivrance des cautions douanières à leurs clients dans le cadre des régimes économiques en douane.

IV - Conditions d'application du tarif douanier à l'importation :

Les éléments d'assiette des droits de douane et taxes assimilées comprennent :

- Des éléments qualitatifs : l'espèce, l'origine, la provenance et la destination ;
- Des éléments quantitatifs : la valeur, le poids, la longueur, la surface, le volume et le nombre.

La valeur en douane est la valeur au comptant et en gros de la marchandise rendue au bureau de douane et franche des droits de douane et taxes assimilées.

Il est tenu compte de la dépréciation subie par les marchandises en cas d'avaries ou de pertes survenues avant l'entrée desdites marchandises dans le territoire assujéti.

Par ailleurs, la valeur en douane des marchandises importées est déterminée selon les facteurs suivants :

- Le contenu de la déclaration douanière ;
- La valeur au comptant et en gros des marchandises sur le marché local, déduction faite des droits d'importation et taxes assimilées, des frais de dédouanement et du bénéfice usuel de l'importateur ;
- Le coût dans le pays d'origine, majoré des frais de chargement et de déchargement, de l'assurance, du fret et des autres frais encourus avant la remise des marchandises au bureau de douane.
- Tout autre facteur, imposé par les conditions particulières à tel envoi ou à telle espèce de marchandises.

L'Administration des Douanes peut exiger la production des documents tels que factures, marchés, contrats, correspondances, se rapportant à la transaction commerciale concernée ;

Au cas où la facturation est libellée en monnaie étrangère, la conversion doit être effectuée sur la base du taux de change officiel en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration douanière.

SECTION 2 : L'INFRACTION DOUANIÈRE

I - Définition :

L'infraction douanière est définie comme étant «**un acte ou une abstention contraire aux lois et règlements douaniers**»

Une particularité caractérise, cependant, l'infraction douanière. Contrairement au régime de droit commun où la qualification de l'infraction nécessite la réunion de trois éléments :

- Élément légal (texte prévoyant l'infraction) ;
- Élément matériel (acte extérieur) ;
- Élément moral (mobile, volonté, intention).

L'infraction douanière ne tient pas compte de l'élément moral, elle est « **constituée du seul fait de sa réalisation matérielle, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de l'intention de son auteur** ».

Les peines et les mesures de sûretés réelles applicables en matières d'infractions douanières sont :

- L'emprisonnement,
- La confiscation des marchandises de fraude et des moyens de transport,
- L'amende fiscale,
- L'amende administrative,
- Interdiction de séjour dans le rayon de douane,
- Interdiction d'accès aux bureaux, magasins soumis à la surveillance de la douane,
- Retrait de l'agrément de transitaire en douane ou de l'autorisation de dédouaner,
- Exclusion du bénéfice des régimes économiques en douane.

Signalons, dès à présent, que les banques qui se portent cautions sont tenues, au même titre que les principaux obligés, de payer les pénalités pécuniaires et autres sommes dues par les redevables qu'elles ont cautionnés.

II- Classifications des infractions par degré de gravité :

Il existe six classes de délits douaniers.

1) Délits de première classe :

Il s'agit d'infractions n'ayant aucune incidence sur l'application des droits et taxes ni sur les prohibitions et restrictions de la réglementation des changes et du commerce extérieur (exemple : erreur sur le numéro de nomenclature).

Les délits de 1^{ère} classe sont punis d'une amende de 500 à 5000 Dh. Il s'agit là de sanctions administratives.

2) Délits de deuxième classe :

Il s'agit de toutes fausses déclarations ou manipulations ayant pour effet de tirer un avantage quelconque attaché à l'exportation.

3) Délits de troisième classe :

Il s'agit d'infractions résultant soit :

- D'une manipulation en entrepôt non autorisée
- Soit du défaut de réexportation, dans les délais, de marchandises ou produits placés sous les régimes de l'admission temporaire ou de l'importation temporaire.

Les sanctions prévues à cet effet résident dans le paiement d'une amende égale au double du montant des droits et taxes compromis ou éludés.

4) Délits de quatrième classe :

Il s'agit d'infractions se rapportant aux formalités devant être accomplies par le capitaine du navire au niveau du manifeste commercial et les indications qui doivent y être énoncées.

Les sanctions prévues portent sur la confiscation des marchandises avec paiement d'une amende variant de 1.000 Dh à 10.000 Dh.

5) Délits de cinquième classe :

Il s'agit d'infractions résultant soit de toute fausse déclaration ayant pour objet de détourner le paiement des droits et taxes soit de manœuvres frauduleuses concernant les régimes économiques en douane lorsque les marchandises concernées sont libres à l'importation.

Ces délits sont punis de la confiscation des objets de fraude et des moyens de transport ainsi que d'une amende égale à trois fois le montant des droits et taxes compromis ou éludés.

6) Délits de sixième classe :

Il s'agit d'infractions très graves qui sont sévèrement sanctionnées. Parmi ces délits on peut citer la contrebande, importation ou l'exportation de marchandises sans déclaration en détail ou sous le couvert d'un titre non approprié (engagement au lieu d'un certificat) ; et surtout les contrefaçons en matière de régime économique en douane lorsque la marchandise est soumise à certificat d'importation.

CHAPITRE II : LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Aucune marchandise ne peut être importée ou exportée sans avoir été préalablement dédouanée selon des modalités précises dûment définies par la réglementation douanière en vigueur.

Dédouaner des marchandises à l'import ou à l'Export consiste à :

- les conduire et les présenter dans un bureau de douane, ou dans des lieux désignés par l'administration des douanes en cas de dédouanement à domicile ;
- déposer une déclaration en détail pour leur assigner un régime douanier (mise à la consommation exportation en simple sortie, régimes économiques en douane) ;
- payer les droits et taxes exigibles ;
- produire les titres et les documents éventuellement requis par la réglementation du commerce extérieur et des changes (Titre d'importation ou d'exportation facture pro-forma, certificat d'origine, note de colisage, certificat de poids, etc.)

Avant de décrire les circuits de dédouanement des marchandises en matière d'importation et d'exportation, il convient de souligner les efforts entre, ces dix dernières années, par l'administration des douanes en vue de simplifier, d'accélérer et de moderniser les procédures.

SECTION I : La modernisation et l'accélération des procédures de dédouanement :

Les efforts de l'administration des douanes ont porté essentiellement sur trois volets :

- La décentralisation ;
- La simplification ;
- L'informatisation.

I) Décentralisation :

Afin de faciliter la tâche aux entreprises en leur permettant de dédouaner au plus près de chez elles, la douane a d'une part, multiplié la création de bureaux de douane à l'intérieur du pays (7 directions régionales et 19 sous – directions régionales) et d'autre part, introduire la procédure de dédouanement à domicile.

Cette procédure simplifiée permet notamment, aux opérateurs de se faire accomplir, dans l'enceinte même de leur usine, toutes les formalités douanières par les services douaniers du bureau le plus proche de leur résidence (vérification des marchandises, annotation des déclarations, visa des certificats d'origine, prélèvement d'échantillons, liquidation des droits et taxes exigibles, délivrance des bons à embarquer, etc.)

Peuvent bénéficier de cette procédure de dédouanement les entreprises industrielles exportant au moins 75% de leur chiffre d'affaires, ainsi que les unités intégrées réalisant un chiffre d'affaires à l'exportation d'au moins dix millions de dirhams. Il convient, cependant, que la société qui souhaite y recourir d'en formuler la demande auprès de l'Administration des douanes.

II) Simplification :

L'introduction d'un document unique pour la déclaration en détail des marchandises en douane (DUM) constitue incontestablement une des principales innovations de l'administration des douanes en matière de simplification des procédures du commerce international.

Destinée à remplacer l'ensemble des formules utilisées auparavant pour l'importation, l'exportation et les régimes économiques en douane, la Déclaration Unique de Marchandise (DUM) est un document qui se prête fort à l'informatisation des procédures et aux échanges électroniques des informations entre les opérateurs et l'administration. C'est également une grande étape dans la pratique de l'EDI (échange de données informatisées) à un moment où toutes les administrations douanières des pays occidentaux travaillent à la suppression des déclarations papier, à la dématérialisation des procédures de dédouanement et à la facilitation du transit pour les marchandises dont les déclarations électroniques anticipent de manière significative les flux physiques.

III) Informatisation :

L'automatisation des fonctions de l'administration des douanes a porté essentiellement sur les opérations de dédouanement des marchandises, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

Cette informatisation des services douaniers a été réalisée grâce au système SADO (Système de l'administration des douanes et l'office des changes). Un système performant, efficace et complètement ouvert à l'ensemble des opérateurs et auxiliaires du commerce international : ODEP, RAM, Office des changes, Banques, transitaires, transporteurs, déclarants et autres opérateurs en douane.

Les objectifs du système SADO sont multiples et diversifiés : gestion automatisée de la déclaration des marchandises à travers toutes les phases de dédouanement depuis le dépôt de la déclaration sommaire jusqu'à, l'enlèvement des marchandises, (prise en charge de la déclaration, recevabilité, contrôle documentaire, étude de la valeur, liquidation et paiement, é du bon à enlever ou à embarquer...)

En outre, grâce au système SADO, l'administration des douanes a pu mettre en place un certain nombre de fichiers spécifiques dont les principaux sont :

- le fichier « tarif intégré » qui comprend le numéro de nomenclature, le libellé, les droits et taxes et la réglementation ;
- Le fichier « valeur » qui comprend le numéro de nomenclature, la désignation commerciale, les renseignements complémentaires.

- Le fichier « index des litiges » qui comprend les paramètres des litiges relevés sur une période de 3 ans avec identification des opérateurs concernés (transitaires, importateurs, exportateurs...)

D'autres fichiers sont en cours de réalisation

Signalons, enfin, que les opérateurs du commerce international peuvent accéder au système SADOc sous réserve qu'ils soient équipés d'un matériel informatique approprié et titulaire d'une autorisation de l'administration des douanes. Celle-ci communique au bénéficiaire (déclarant en douane) un code d'accès lui permettant d'être connecter au site central.

SECTION II : COMMENT ETABLIR LA DECLARATION UNIQUE DES MARCHANDISES (DUM)

I. Qui peut établir la DUM ?

Selon le code des douanes, les personnes habilitées à remplir cette formalité sont les suivants :

- le propriétaire de la marchandise ;
- le transitaire en douane ;
- les titulaires d'une autorisation de dédouanement.
-

I.1) Le propriétaire des marchandises :

Sont considérés comme propriétaires des marchandises, les personnes qui peuvent justifier cette qualité par la présentation des documents d'usage (documents commerciaux attestant l'achat ou la vente des marchandises, documents de transport...).

Selon le code des douanes les transporteurs, les voyageurs et les frontaliers sont considérés comme propriétaires des marchandises et objets qu'ils transportent.

I.2) Le transitaire en douane :

Est considéré comme transitaire toute personne physique ou morale qui a pour profession d'accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration des marchandises.

L'exercice de cette profession est subordonné à l'obtention d'un agrément par l'administration des douanes.

I.3) Les personnes titulaires d'une autorisation :

L'administration des douanes peut être amenée à délivrer une autorisation de dédouanement pour autrui à des personnes qui ne sont pas transitaires. Il s'agit de cas exceptionnels portant sur des marchandises déterminées.

II. Les caractéristiques de la DUM :

Conformément aux recommandations des Nations Unies en matière de normalisation de documents commerciaux, la DUM est conforme aux normes préconisées par l'Organisation Internationale d'Harmonisation et de Standardisation : Format international ISO/A4, dimension 210* 297 mn.

Elle se présente sous forme d'une liasse de 6 exemplaires identiques numérotés de 1 à 6 dont la destination se présente comme suit :

- exemplaire n°1 : Service de la recette
- exemplaire n°2 : Bon à enlever ou à embarquer
- exemplaire n°3 : Service de la visite
- exemplaire n°4 : Service de la valeur
- exemplaire n°5 : Office des Changes
- exemplaire n°6 : redevable

Chaque liasse constitue une formule qui peut recevoir la déclaration de 2 articles seulement. Les autres articles sont portés sur les formules additionnelles.

La DUM comprend 41 cases à remplir par le déclarant et 8 cases réservées aux services douaniers.

SECTION III : Le circuit de dédouanement :

Le déclarant doit déposer sa déclaration, dans le délai imparti, auprès du bureau de douane compétant.

I) Schéma du circuit de dédouanement à l'import :

1. dépôt de la déclaration
2. Enregistrement de la déclaration
3. vérification (documents et marchandises)
4. visite de la marchandise
5. liquidation des droits et taxes
6. ordonnancement
7. paiement des droits et taxes
8. autorisation d'enlèvement
9. apurement de la déclaration sommaire
10. enlèvement de la marchandise

II) Description du circuit :

Une fois la déclaration déposée (1) au bureau de douane, les agents de l'administration de penchent sur l'étude de sa penchent sur l'étude de sa recevabilité. En cas de vice de forme, la déclaration est rejetée.

Dés que la déclaration est considérée comme recevable, les agents procèdent à son enregistrement à son enregistrement (2). Après quoi, aucune modification ne peut être apportée à la déclaration.

L'administration procède ensuite à la vérification (3) des documents et de la marchandise. La vérification documentaire consiste à confronter les documents de manière relationnelle (facture, note de colisage, documents d'expédition, titre d'importation, déclaration.)

La vérification matérielle se rapporte a la visite de la marchandise (4).

L'administration se réserve le droit de procéder, si elle le juge utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées. Le contrôle s'effectue en présence du déclarant, ou son représentant), c'est ce dernier qui manipule la marchandise et ouvre le colis.

Si à l'expiration d'un délai de 6 jours à compter de la date d'enregistrement de la déclaration, le déclarant ne s'est pas présenté pour assister à la vérification, l'administration le fait d'office.

Les agents procèdent par la suite au calcul des droits et taxes, c'est la phase de liquidation (5). Les droits et taxes à percevoir sont ceux en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration.

Ont la qualité de redevables des droits et taxes :

- le déclarant ;
- le mandant du déclarant ;
- la caution.

L'ordonnateur donne ensuite un bon à recouvrer au receveur en vue du recouvrement de la recette. Le titre de recette étant émis par l'ordonnateur. C'est ce qu'on appelle ordonnancement (6).

Le paiement des droits et taxes(7), doit s'effectuer soit par crédit d'enlèvement (15-30j) soit par obligations cautionnées, soit au comptant, auquel cas le paiement doit s'effectuer dans un délai maximum de 6 jours à compter de la date d'inscription de recette au bordereau d'émission. Au-delà de ce délai ; le paiement donne lieu à perception d'un intérêt de retard de 18% l'an. Cet intérêt de retard est dû de puis le jour de l'expiration du délai jusqu'à celui de l'encaissement inclus.

Une fois les droits et taxes payés, le redevable obtient l'autorisation d'enlèvement (8) ou bon à enlever (BAE).

Cette autorisation d'enlèvement permet à l'administration d'apurer la déclaration sommaire (9), et au client d'enlever et de dédouaner sa marchandise (10).

III) Circuit de dédouanement à l'export

En matière d'exportation, le processus de dédouanement es marchandises est très simple. La simplification des procédures documentaires et l'exonération des droits de douane sont de nature à accélérer le circuit de dédouanement. Le dédouanement à domicile, le cautionnement mutuel et la déclaration préalable du taux de déchets en matière d'admission temporaire sont autant d'incitations pour les exportateurs.

Ainsi, le circuit de dédouanement des marchandises se présente comme suit :

1. **Dépôt da la déclaration**
2. **Enregistrement de la déclaration**
3. **Contrôle de documentaire**
4. **Visite de la marchandise**
5. **Autorisation d'embarquement**
6. **Embarquement de la marchandise**

CHAPITRE III : LE REGLEMENT DES DROITS DE DOUANE

Aucune marchandise ne peut être enlevée des locaux soumis au contrôle des services douaniers, sans que les droits et taxes exigibles aient été payés ou garantis.

Les droits et taxes exigibles doivent, en principe, être réglés au comptant dans un délai de 6 jours, a compter de la date d'inscription du titre de recette au bordereau d'émission.

Toutefois, des facilités de paiement peuvent être accordées par l'administration des douanes en vue de permettre aux opérateurs de différer le règlement des droits et taxes exigibles en utilisant le crédit d'enlèvement et les obligations cautionnées.

Ces facilités de paiement sont subordonnées à la présentation de cautions bancaires.

Avant de décrire ces différents mécanismes, essayons de rappeler brièvement les grandes lignes de la fiscalité douanière actuellement en vigueur.

SECTION I : LA FISCALITE DOUANIERE

Lorsque les marchandises déclarées sont passables de droits et taxes, elles subissent un système de taxation « advalorem », c'est-à-dire un droit calculé à partir de la valeur de la marchandise.

I. Les droits et taxes à l'importation :

La fiscalité douanière aux importations se compose principalement du droit d'importation du prélèvement fiscal à l'importation, de la taxe sur la valeur ajoutée et des taxes intérieures de consommation.

I.1 Le droit d'importation

En vertu du dahir du 24 Mai 1975, les marchandises importées sont passibles des droits de douane d'importation.

Le droit d'importation est appliqué aux valeurs CIF majorées des frais de déchargement des produits importés.

Depuis le 1^{er} Juillet 1993, le Maroc applique le Système Harmonisé de la Désignation et de la Codification des Marchandises.

Le tarif douanier comprend 12 quotités tarifaire allant de 0% à 45%, étant précisé que les taux 40 et 45% ne concernent que quelques produits agricoles.

Après l'adhésion du Maroc au GATT en 1987, le taux maximum a été progressivement abaissé pour se stabiliser actuellement à 35% ;

Toutefois, les accords et les convention tarifaire internationaux peuvent prévoir des taux réduits, voir même la suppression des droits d'importation applicable à certaines marchandises.

Par ailleurs, des équivalents tarifaires allant de 100% à 380% ont été institués pour certains produits agricoles de base, concernant par la tarification prévus par l'accord de l'Uruguay Round sur l'agriculture .ces équivalents tarifaires ont déjà été mis en place pour les animaux Vivants ,viandes, produits laitiers et certains de leur dérivés.

II) le prélèvement fiscal à l'importation (PFI) :

outre le droit d'importation , les marchandises importées sont soumises à un prélèvement fiscal à l'importation qui a été institués en janvier 1988, en remplacement de la taxe spéciale à l'importation (5%) et du droit du timbre douanier (10%) .

Jusqu'en décembre 1993, le PFI été appliqué d'une manière uniforme à toutes les marchandise importées au taux unique de 12,5% à l'exception de certaines marchandises exonérées par des disposition d'ordre législatif (engrais, matériel agricoles).

La loi de finance de 1994 modifier ce système en instituant 3 taux différents :

-un taux de 10% pour le matériel et outillages importés dans le cadre d'un programme d'investissement agréé ;

-un taux de 12 ,5% pour les importations de produits pharmaceutique.

-un taux de 15% pour toutes les autres marchandises.

La loi de finance de 1995 a exonéré d'autres produits du PFI, notamment certains médicaments ainsi que certains matériels pour handicapés

Le PFI est également assis sur la valeur CIF de la marchandise majoré des frais d'aconage.

III) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) :

La TVA a été instituée en 1985. Elle s'applique aux marchandises importées au même titre que les marchandises fabriquées localement. Il s'agit d'une taxe ad valorem dont le taux de 19%. des taux réduits de 14%, 17%, 0% sont appliqués à des catégories de marchandises.

Les lois de finances de 1993, 1994 et 1995 ont apporté les modifications suivantes aux dispositions en vigueur.

- Suppression des taux majorés de 30% ;
- Application du taux réduits de 7% pour le lait poudre et la voiture économique ;
- Exonération pour certains produits (engrais, appareillage pour handicapés...)

Signalons que pour les modalités d'application de la TVA, la valeur a considéré et celle qui est retenu pour le calcul de droit de douane à l'importation majoré :

- Du montant de droits de douane à payer ;
- Et des montants des autres droits et taxes dont sont possibles les marchandises déclarés

IV) Taxes intérieures de consommation :

Les taxes intérieures de consommation (TIC) sont d'application ancienne et ont toujours eu un objectif fiscal déterminant. Cette taxe a fait l'objet de plusieurs réaménagements dans le sens de l'abaisse ou de la suppression.

Toutefois certains catégories de produits sont encours soumis à la taxe intérieur de consommation comme les boissons gazeuses et les limonades, les bières les vins et les alcools, les produits pétroliers, etc.

Les taxes intérieurs de consommation sont calculés et liquides, n'ont pas sur la base de la valeur de marchandise, comme dans le cas des autres droits et taxes, mais en fonctions d'autre unités spécifiques comme le poids, le volume, etc.

SECTION II : les facilités de paiement : Crédit d'enlèvements – Obligations Cautionnements :

Il s'agit là d'une véritablement opération de crédit que l'administration des Douanes met à la disposition des opérateur du commerce international.

Ces facilités de paiement qui se manifestent sous forme de crédit d'enlèvement et d'obligation cautionnée sont subordonnées à la présentation de garanties bancaires ; appelées communément cautions en douane.

Les cautions douanières sont des cautions délivrées en faveur de l'administration des Douanes.

Les circonstances économiques qui motivent leur émission par les banques répondant aux besoins spécifiques des opérations du commerce extérieur ; plus particulièrement au niveau du règlement ou la suspension des et taxes exigibles à l'importation et à l'exportation.

On distingue deux grandes catégories de cautions douanières :

- ✓ D'une part, celle délivrées dans le cadre des importations de marchandises destinée être mises en consommation et qui permettent eux importateur de différer le règlement des droits et taxes et de bénéficier ainsi des facilités de paiement auprès de la Douane (crédit d'enlèvement - obligation cautionnée) ;
- ✓ Et d'autre part, celle délivrée dans le cadre des régimes économiques en douane et qui permettent au exportateur de bénéficier d'une exonération de droit et taxes afin d'améliorer leur compétitivité et d'accroître leur performance sur les marchés extérieurs (admission temporaire, entrepôt de stockage, importation temporaire, exportation temporaire, exportation temporaire, trafic de perfectionnement à l'exportation, transit).

Cependant pour bénéficier de ces régimes de faveur, les opération doivent soit :

- ✓ Présenter une caution bancaire délivrée par un intermédiaire dûment agréé par le Ministre des finances soit
- ✓ Consigner une somme d'argent en espèces auprès de l'argent administratif chargé du recouvrement, garantissant le paiement des droits et taxes, ce qui est de nature à pénaliser lourdement la trésorerie des entreprises .

Ces différentes dispositions préventives permettent notamment à l'administration des Douanes de défendre ses intérêts et de se couvrir contre une éventuelle défaillance des contribuables. La Douane préfère avoir affaire à une banque solvable et crédible plutôt que de traiter directement avec des entreprise dont il lui est matériellement difficile, voire impossible, d'apprécier la surface financier ou la moralité des dirigeants. Seul le banquier connaît son client. L'appréciation du risque fait partie de son client ; Car en se portant caution solidaire, le banquier devient redevable à l'égard de la Douane, au même titre que le débiteur principal, aussi bien au niveau du règlement des droits et taxes exigible qu'au niveau du paiement des intérêt de retard et des pénalités ou indemnités réclamées en cas d'infractions douanières.

Examinons à présent le dénouement pratique de ces deux procédures : le crédit d'enlèvement et les obligations cautionnées

I) Le crédit d'enlèvement :

Le crédit d'enlèvement est une exception) la règle. Toutes marchandises provenant de l'extérieur doivent avant d'être mises à la consommation au Maroc acquitter les droits de douane auxquelles elles sont soumises. L'article 100 du code des Douanes est très explicite « **Aucune marchandises ne peut être enlevée des bureaux de douane ...sans que les droits et taxes dus aient été préalablement payés ou garantis et que l'autorisation ait été accordée.** »

Par garantie, il faut entendre soit une consignation en espèces, ce qui ne présente aucun intérêt pour le redevable, soit une caution bancaire. C'est l'objet du crédit d'enlèvement.

SOUMISSION CAUTIONNEE EN GARANTIE DE DROITS POUR LES MARCHANDISES DECLAREES POUR LA CONSMMATION OU L'EXPORTATION.

Nous soussignés,

Demeurant à...

Désirant obtenir en vertu des disposition du dahir portant loi formant code des Douanes article 93et 96) ainsi que décret n° 2.77.862 du 25 chaoul 1397 (9 octobre 1977) pris pour son application (articles 63 à 65) relatives à la garantie du paiement des droits et taxes, la faculté de disposer ; aussitôt après vérification et avant liquidation des marchandises par nous importées ou destinés à l'exportation, déclarons nous obliger à acquitter le montant des droits (droit de douanes, droit intérieurs de consommation, taxe spéciale, taxe sur les produits et toutes autres s'il y a lieu) dont nous seront constitués débiteurs par suite d'acquit à caution et autre engagements ou également en cas de liquidation supplémentaire consécutive à une révision soit des déclaration soit de nos écritures ou de celle du destinataire ou de l'expéditeur.

Nous nous engageons également :

a- à opérer le règlement des dits droit dans le délai maximum de ... Jours à partir de date de la délivrance du « bon à enlever » à la caisse du receveur des douanes, à ainsi que la remise de ...% prévu par les textes en vigueur.

b- à verser à défaut du paiement des droits dans le délai importai un intérêt de retard au taux en vigueur, du lendemain du jour de l'échéance à celui de l'encaissement inclus.

II

Et nous également soussigné (établissement bancaire) , demeurant à après avoir pris connaissance de la soumission ci-dessus, déclarons nous rendre entièrement solidaire des engagement qu'elle contient et au même titre sommes redevables jusqu'à concurrence de la somme de .. .

III

La présente soumission ne sera valable que pour les opérations résultant. Soit des déclarations, déposées au nom de soumissionnaire et signée par lui ou son représentant qualifié, soit des déclarations déposées par un transitaire agréé régulièrement autorisé à cet effet, par le soumissionnaire au bureau de ...à partir du ... jusqu'au...

Casablanca, le

Le principal obligé

La caution

***N. B.** La présente soumission est destinée à renouveler celle de DH et ne saurait en aucun cas s'y ajouter.*

I-1 La finalité du crédit d'enlèvement :

Comme nous l'avons vu, les droits de douane doivent en principe être réglés au comptant. Ces droits sont calculés d'après les indications fournies par la déclaration déposée par l'importateur (ou son transitaire) au bureau de douane, indications qui sont contrôlées et vérifiées.

Mais la liquidation de ces droits est souvent longue et pour éviter à l'importateur des retards dans les livraisons qu'il peut avoir à effectuer ; la Douane l'autorise à prendre livraison de la marchandise) condition de produire une caution bancaire. L'article 101 du code des douanes stipule) cet effet : « **L'ordonnateur du bureau de douane concerné peut autoriser l'enlèvement des marchandises, après la vérification et avant liquidation et paiement des droit et taxe lorsque ledit paiement a été garanti** ».

L'objet de la caution est de garantir à la Douane le paiement des droits et taxes afférents à la marchandise dans le cas où l'importateur serait défaillant à l'échéance convenue.

La garantie bancaire est intitulée »soumission cautionnée en garantie de droits pour les marchandises déclarées pour la consommation ou l'exportation ».

La soumission cautionnée est acte sous signe privé soumis à la formalité d'enregistrement (contrairement aux autres catégories de cautions). Elle doit être signée par le principal obligé et par la banque qui se porte caution.

Cette soumission cautionnée comporte engagement pour les redevables :

- ✓ D'acquitter les droit et taxes dans un délai maximum de 15 ou 30 jours, selon l'option du redevable, à compter de la date de délivrance de l'autorisation d'enlever les marchandises ;
- ✓ De verser, défaut de paiement des droits et taxe dans un délai prescrit, un intérêt de retard du depuis le jour de l'échéance jusqu'à celui de l'encaissement inclus ; (le taux des intérêts de retard a été porté de 14% à 18% l'an depuis le 15 août 1991)
- ✓ De payer, en sus des droits et taxes, une remise calculée sur le montant desdits droits et taxes et fixée à :
 - 0 ,45% pour le crédit d'enlèvement à 15 jours.
 - 1 ,10% pour le crédit d'enlèvement à 30 jours.

Signalons que le Ministre des Finances peut autoriser L'administration des Douane à recevoir des soumissions non cautionnées, souscrites par des établissements publics à caractère industriel ou commercial.

Pour bénéficier du crédit l'enlèvement, l'importateur doit en faire la demande au receveur des Douanes qui la refuse ou l'autorise pour un montant déterminé et pour une période annuelle (année civile du 1^{er} janvier au 31 décembre).

Il convient de signaler que dans cette procédure, le receveur des douanes assume le rôle d'un banquier. Il ouvre un dossier de crédit .Il tient un portefeuille dont il suit les échéances et les paiement. Il surveille le plafond des autorisations et ne tolère aucun dépassement. En cas de non paiement à l'échéance, il appréhende la caution, et la banque se doit de s'exécuter, au risque de voir sa signature rejetée ». Le receveur des douanes considère le banquier comme l'obligé qui paiera et se soucie plus de la crédibilité ou de la moralité du principal obligé dont la banque a cautionnée les engagements.

Aussi les banquiers doivent-il peser les risque qui (il assument en tenant compte des imprévus que ces découverts en puissance peuvent leur réserver.

I-2-procédure de dédouanement dont le paiement des droits et taxes est effectué par crédit d'enlèvement :

- Dépôt de la déclaration.
- Enregistrement de la déclaration*Vérification de la valeur.
- Liquidation forfaitaire du montant des droits et taxes effectués par 2 services :
 - ✓ Le service du ordonnancement pour la partie technique ;
 - ✓ Le service du receveur pour la partie comptable.
- Visite des marchandises par l'inspecteur/ Si le montant engagé est dans la limite du plafond du crédit autorisé, l'inspecteur délivre le bon à enlever , et le redevable enlève immédiatement sa marchandise. Au cas ou le montant engagé dépasse le plafond accordé, l'inspecteur rejette eu receveur, lequel demande au redevable une augmentation de son crédit' soumission cautionnée.
- Liquidation définitive des droit et taxes.
- Ordonnancement
- Autorisation d'enlèvement ou bon à enlever (émission du titre recette).
- Imputation définitive du montant des droit et taxes sur fiche portefeuille .le receveur conserve le quittance dans son portefeuille, et à l'échéance il exige le paiement.
- Paiement des droit et taxes, majorées de le remise précitée et délivrance de le quittance.
- Désengagement du crédit :
 - ✓ Sur la fiche de crédit pour le montant forfaitaire.
 - ✓ Sur la fiche du portefeuille pour le montant définit.

II) les obligation cautionnées :

II-1) l'objet des obligations cautionnées :

Les obligations cautionnées ont la même finalité que les crédits d'enlèvement elles permettent aux importateurs de bénéficier d'un délai de 60 jours 90 ou 120 jours pour le paiement des droits et taxes exigibles à l'importation.

Lorsque le redevable bénéficie déjà d'un crédit d'enlèvement, la date d'échéance des obligations cautionnées est décomptée depuis l'expiration du délai de 15 ou 30 jours ce qui permet à l'importateur de bénéficier d'un crédit maximum de 150 jours pour le paiements de ses droits et taxes (30 jours CE+120 OC).

L'article 94 du code des douanes stipule : « *l'administration peut autoriser le paiement des droits et taxes par remises d'obligations cautionnées* ».

Ces obligations donnent lieu) une majoration dont le taux est fixé à 11,5% l'an.

A défaut de paiement des obligations à leur échéance, les souscripteurs sont tenus de verser des intérêt de retard de 18% l'an calculé du jour de l'échéance à celui de l'encaissement des effets inclus.

Signalons, cependant, que la procédure des obligations cautionnées diffère considérablement de celle des crédits d'enlèvement, plus particulièrement au niveau des conditions de forme et des modalités pratiques d'application.

II-2) Les conditions de forme :

Les obligations cautionnées sont des billets à ordre dont les conditions de forme sont définies par le Dahir n° 1-96-83 du 1^{er} août 1996 formant Code de Commerce.

Le montant du billet à ordre ne peut être inférieur à 2000DH. Souscrites à l'ordre du Receveur de l'administration et payable au domicile du Trésorier Général, les obligations cautionnées doivent être signées par le bénéficiaire et une caution agréée par le Ministère des Finances.

Elles sont transmissibles par endossement conformément aux dispositions prévues par le code de Commerce. Elle doivent être timbrées (le timbre doit correspondre à 1% du montant des droit et taxe).

Ces billet à ordre donnent lieu à une majoration de 11,5% l'an calculée sur le montant du principal. Le montant des intérêts est payable au comptant, en numéraire ou par chèque certifier, au moment du dépôt de l'obligation cautionné auprès du Receveur des Douanes.

II-3) -Les contraintes des obligations cautionnées :

Pour le banquier, l'obligation cautionnée s'apparente à l'aval d'un effet de commerce, il se doit d'honorer sa signature à l'échéance, quelle que soit la situation du compte de son client. Il peut, soit le débiter d'office, soit loger l'opération en impayé afin de ne pas contrepasser l'écriture sur le compte du client pour ne pas perdre le recours au droit cambiaire.

Le paiement de l'obligation cautionné a doit effectuer à l'échéance.

Toute exécution tardive entraîne automatiquement le paiement des intérêts de retard de 18% l'an calculés sur le montant global de l'obligation. En cas de suspension de paiement par l'un ou l'autre des signataires, le montant total des obligations souscrites, échues ou à échoir devient immédiatement exigible.

Dans tous les cas, le paiement des obligations cautionnées s'effectue par la caution, contrairement au crédit d'enlèvement ou l'on exige d'abord le paiement au principal obligé avant de s'orienter vers la banque qui s'est portée caution.

2^{ème} PARTIE : ASPECTS TECHNIQUES DE L'EMBALLAGE

CHAPITRE 1 : EMBALLAGES, PALETTISATION ET CONTENEURISATION

SECTION 1 : GENERALITES :

I. DEFINITION DE L'EMBALLAGE :

L'emballage a pour but de protéger la marchandise pendant son transport lors des opérations de manutention et de stockages préliminaires, intermédiaires et terminaux. Un emballage insuffisant, mal conçu peut être cause d'avaries.

L'exportateur doit donc définir avec le plus grand soin l'emballage : il en va de la réussite de son exportation.

L'emballage varie avec la nature de la marchandise à acheminer, le mode de transport et l'itinéraire. Il influe sur la qualité et le prix du transport, sur la qualité et le prix de la manutention, sur l'étendue et le coût de l'assurance. Il ne doit pas être ni trop lourd, ni trop encombrant car il peut entraîner une augmentation des coûts de transport et de manutention. Il ne doit pas non plus être trop léger car il peut diminuer la sécurité.

Lors du transport, les marchandises supportent un nombre important de risques. 2 moyens permettent aux opérateurs du commerce international de les maîtriser :

- Le premier moyen est matériel, technique et préventif : l'emballage adéquat,
- Le second moyen est une bonne couverture en assurance.

II. EMBALLAGE ET ASSURANCE :

Il existe une relation inverse entre la qualité de l'emballage et le montant de la prime d'assurance. Plus l'emballage est élaboré, moins chère doit être la prime d'assurance.

Un équilibre doit être recherché entre coût de l'emballage, coût de l'assurance et fréquence des sinistres. L'exportateur doit trouver un équilibre entre le niveau des dommages que l'on peut accepter ayant comme conséquence la perte du client et le niveau du prix de l'emballage entraînant, s'il est trop élevé, la non compétitivité.

SECTION 2 : LES ASPECTS JURIDIQUES DE L'EMBALLAGE :

I. EMBALLAGES ET INCOTERMS :

<< le vendeur doit pouvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expédier non emballée>>. Il s'agit d'un libelle relatif à l'emballage repris par la majorité des Incoterms.

Certaines marchandises – par leur nature – n'exigent pas d'être emballées pour être transportées. C'est le cas des marchandises expédiées en vrac ou celles expédiées <<à nu>>.

Pour les marchandises qui nécessitent protection, les obligations de l'expéditeur se limitent à fournir un emballage suffisant pour transport exécuté dans des conditions normales.

Certaines marchandises font l'objet de prescriptions techniques impératives concernant leur emballage. Il s'agit des matières dangereuses et les denrées alimentaires périssables.

Il faut cependant avoir à l'esprit que certains pays imposent des réglementations particulières (ex : Russie, Australie).

II. LES CONSEQUENCES D'UN EMBALLAGE DEFECTUEUX :

Ces conséquences sont dramatiques pour le vendeur.

Si une marchandise arrive détériorée à destination et que l'expertise incrimine formellement l'emballage, la situation du vendeur devient critique. L'acheteur va dans ce cas s'appuyer sur le rapport d'expertise pour ne pas payer. S'il a déjà payé, il va demander le remboursement.

Le cas le plus fréquent est que l'acheteur ayant besoin de la marchandise va demander le remplacement gratuit de cette dernière, par le mode de transport le plus rapide, frais de transport à la charge du vendeur.

Le vendeur va essayer de se retourner contre le transporteur, présumé responsable de la perte de colis, des avaries, et des délais. Mais, le transporteur va lui opposer une exonération de responsabilité pour emballage défectueux.

Si le vendeur avait préalablement souscrit une assurance-transport auprès d'une compagnie d'assurance, il va demander le remboursement de son préjudice. Cependant, il ne pourrait obtenir un tel remboursement car la police exclut de sa couverture la réparation en cas d'emballage défectueux.

Le vendeur aura comme dernière solution : se retourner contre l'emballleur s'il a sous-traité l'emballage.

Cette solution ne lui garantit pas réparation car les emballeurs se défendront en avançant qu'ils ont réalisé l'emballage selon les instructions du vendeur.

III. LES PRECAUTIONS A PRENDRE :

III.1. bien définir l'emballage requis :

Le vendeur doit retenir un emballage en se concertant avec son client étranger. Il doit se référer aux normes internationales d'emballage, afin d'éviter tout litige. Il a à sa disposition les normes internationales comme ISO, AFNOR (France), DIN (Allemagne), BS (Grande-Bretagne),... En clientèle, le vendeur doit constituer une documentation pratique et l'utiliser rationnellement.

III.2. s'appuyer sur le classement des différentes catégories d'emballage :

Afin d'éviter tout malentendu avec le client, il est recommandé de préciser dans le contrat le type d'emballage qui doit protéger la marchandise pendant les manutentions, le transport et durant toute la durée de stockage.

Il existe un classement défini dans un cahier des charges SEI (Syndicats des Emballeurs Industriels) reconnu au niveau international qui constitue un outil de travail performant pour les expéditeurs.

III.3. Faire tester les emballages :

Si le pays de l'expéditeur dispose de laboratoires d'essais des emballages, il est conseillé de recourir à ces laboratoires pour tester la qualité de l'emballage. Ces laboratoires peuvent délivrer une attestation de garantie d'emballage laquelle constitue une sorte de pré-sécurité entre les mains de l'expéditeur.

IV. LES RISQUES LIES À UNE OPERATION D'EXPORTATION

1) les risques liés à la recherche de clients étrangers (ou risques de prospection des marchés étrangers) :

L'entreprise doit mener une action de prospection pour obtenir des commandes d'entreprises étrangères. Les actions de prospection peuvent prendre 2 formes principales :

La participation à des salons internationaux ou foires internationales à l'étranger ou au Maroc

L'organisation de voyages de prospection : ces voyages peuvent être organisés par une seule entreprise (voyage individuel) ou par une association professionnelle (mission d'affaires)

Dans les deux cas, l'entreprise va être amenée à effectuer des dépenses assez importantes. Mais elle n'est pas certaine de décrocher des commandes à la suite de sa prospection. C'est à ce niveau que l'on peut dire que l'entreprise subit des risques liés à la recherche de clients étrangers.

Ces risques de prospection peuvent faire l'objet d'une couverture en assurance auprès de la SMAEX (société marocaine d'assurance à l'exportation). cette société propose 2 produits : l'assurance prospection et l'assurance foire.

2) les risques entre l'envoi de l'offre de prix et la passation de commande par le client étranger (ou la signature du contrat de vente internationale) :

L'entreprise exportatrice subit un risque lié à la possibilité de l'augmentation des prix des matières utilisées dans la fabrication du produit à exposer entre le moment où elle a adressé son offre de prix à l'entreprise à l'étranger et le moment où cette dernière accepte l'offre sans pouvoir répercuter cette augmentation sur le prix de vente. pour limiter ce risque, il est impératif que toute offre de prix ait une durée de validité limitée.

3) Les risques liés à l'expédition des marchandises à l'étranger :

L'entreprise exportatrice subit un risque lié à la possibilité de voir les marchandises exportées subir un dommage pendant leur transport. on désigne le dommage par le terme : avarie. ce risque peut être couvert par une assurance transport.

4) Les risques liés à la réception des marchandises à l'étranger :

l'entreprise exportatrice subit un risque lié à la possibilité de voir le client étranger ne pas réceptionner la marchandise exportée. ce risque provient du fait que ce client n'a pas avancé une quelque somme que ce soit ou n'a pas payé au moment de la commande. si l'entreprise exportatrice se trouve dans une telle situation, elle peut soit rapatrier sa marchandise soit rechercher sur place de(s) nouveau(x) client(s) pour limiter ce risque, il est préférable de prévoir le versement d'une avance au moment de la passation de commande.

5) Les risques après la réception des marchandises à l'étranger par le client étranger :

Lorsque le client étranger réceptionne la marchandise expédiée, l'entreprise exportatrice subit de nombreux risques :

▪ **Le risque de ne pas être payé :** très souvent, compte tenu de la concurrence qui existe entre les entreprises exportatrices sur le marché étrangers, ces dernières accordent à leur client un délai entre la réception de la marchandise et le règlement de l'opération. elles peuvent de ce fait ne pas être payées par le client étranger pour 2 raisons :

- ✓ le client est insolvable ou se trouve en situation de carence (risque commercial)
- ✓ Le client est solvable mais la situation du pays auquel il appartient est alarmante (risque politique)

Ce risque politique prend 3 formes :

- ❖ Le risque politique proprement dit (guerre, coup d'état, émeutes,...)
- ❖ Le risque catastrophe (tremblement de terre, inondation, éruption volcanique,...)
- ❖ Le risque de non transfert (problèmes liés aux réserves de change)

Ce risque peut être couvert à la suite de la souscription d'une assurance crédit auprès de la SMAEX.

▪ **Le risque d'appel abusif de caution :** dans certains cas, l'acheteur exige du vendeur qu'il mette à sa disposition une caution (souvent bancaire) en cas de non respect par ce dernier de ses obligations contractuels.

▪ **Le risque de change :** ce risque résulte du fait que la monnaie de règlement diffère de la monnaie nationale du pays du vendeur ; cette monnaie de règlement peut connaître des variations défavorables pour le vendeur (cas d'une baisse du taux de change par rapport à la monnaie nationale). ce risque de change peut faire l'objet d'une couverture auprès des banques marocaines qui proposent 2 formes de couvertures de change : la couverture à terme et la couverture par les options.

LES RISQUES LIES À UNE OPERATION D'IMPORTATION :

1°) les risques liés au contact : Ces risques sont au nombre de 3 :

- Annulation d'une participation d'un exportateur à un appel d'offres ;
- Non restitutions d'acomptes versés pour la fabrication des marchandises ;

- Non livraison ou qualité différente de celle spécifiée.

2°) **les risques change** : L'importer subit un risque de change uniquement pour le paiement de la commande, en cas d (augmentation du taux de change de la devise par rapport à la monnaie nationale.

SECTION III : LES ASPECTS TECHNIQUES DE L'EMBALLAGE

I. LES MATERIAUX UTILISES :

MATERIAUX UTILISES POUR LES EMBALLAGES				
MATERIAUX	TYPE	EXEMPLES D'EMBALLAGE	AVANTAGES	INCONVENIENTS
Métal	Tôle Fers blancs aciers	Fûts Bidons Conteneurs Récipients sous pression Caisses métalliques	Solidité Gerbage aisé (empilage ou mettre en pile) Réemploi	Coût élevé Corrosion (peut être rongé par l'humidité) Elimination difficile Lourd
Bois	Brut de sciage Raboté Contre-plaqué Panneaux de Fibres Panneaux de particules	Caisses Palettes Cageots(pour les produits alimentaires)	Facilité de mise en œuvre Grande diversité Gerbage aisé	Coût assez élevé Sensible au soleil et à l'humidité
Carton	Cartons plats Cartons ondulés -double face -double double -triple cannelure	Cartons	Coût peu élevé Souplesse d'utilisation Transport et stockage à plat Légèreté Elimination aisée.	Importante fragilité à l'humidité et à la perforation Peu solide Gerbage avec précaution Sans réemploi
Matière Plastique	Polyéthylène s Polystyrènes (dont le PVC)	Sacheries Fûts bidon Casiers à bouteilles Conteneurs semi-rigides et rigides.	Etanchéité Grande diversité Réemploi	Inflammable Elimination difficile
papier	Sacs multiplies	Sacherie	Coût minime Elimination aisée	Inflammable Très fragile
verre		Bouteilles Flacons bonbonnes, etc.	Présentation Transparence Gerbage aisé	Fragile aux chocs Lourd

			Elimination aisée	Cubant
Composites ainsi appelés car ils sont issus de l'association de 2 matériaux distincts.				

II. PROTECTIONS REQUISES :

II.1. protection physico- chimique : les marchandises sont généralement sensibles à la corrosion et à l'environnement climatique .les agents dégradateurs sont l'eau, la vapeur d'eau, l'air salin , les poussières, la température, les rayons solaires,etc. l'emballage doit permettre une protection contre l'ensemble de ces éléments.

II. 2. protection mécanique : les colis sont généralement superposés les uns sur les autres (on parle de gavage).D'autre contraintes existent : ils s'agit de celles dues aux manutentions et aux transports telles que la compression, la flexion, la torsion, les vibration, les chocs, etc.

L'ensemble de ces contraintes sont maîtrisées par la protection mécanique qui doit, pour être efficace tenir compte de la nature de la marchandise (fragilité) , du mode de transport et sa durée, des moyens de stockage et leur durée et de moyens et du nombre de manutention.

A titre d'exemple, les marchandises très fragilisées seront isolées des parois internes de leur contenant par des systèmes de suspension ou par des systèmes d'amortissements.

II.3. protection contre le vol : plus l'emballage est solide et moins le vol sera aisé. La caisse est une meilleure protection que le carton et le conteneur (dûment scellé) une meilleure protection que la caisse.

III. LE MARQUAGE DE L'EMBALLAGE :

III. Généralités : tout envoi doit faire l'objet d'un marquage soigneux sous peine de ne pas arriver à destination. Le marquage est une opération essentielle pour le bon déroulement de la livraison. Il peut s'avérer extrêmement onéreux ce qui impose au vendeur :

* de prévoir un marquage adéquat et élaboré pour faire face à son obligation de bonne arrivé de la marchandise,

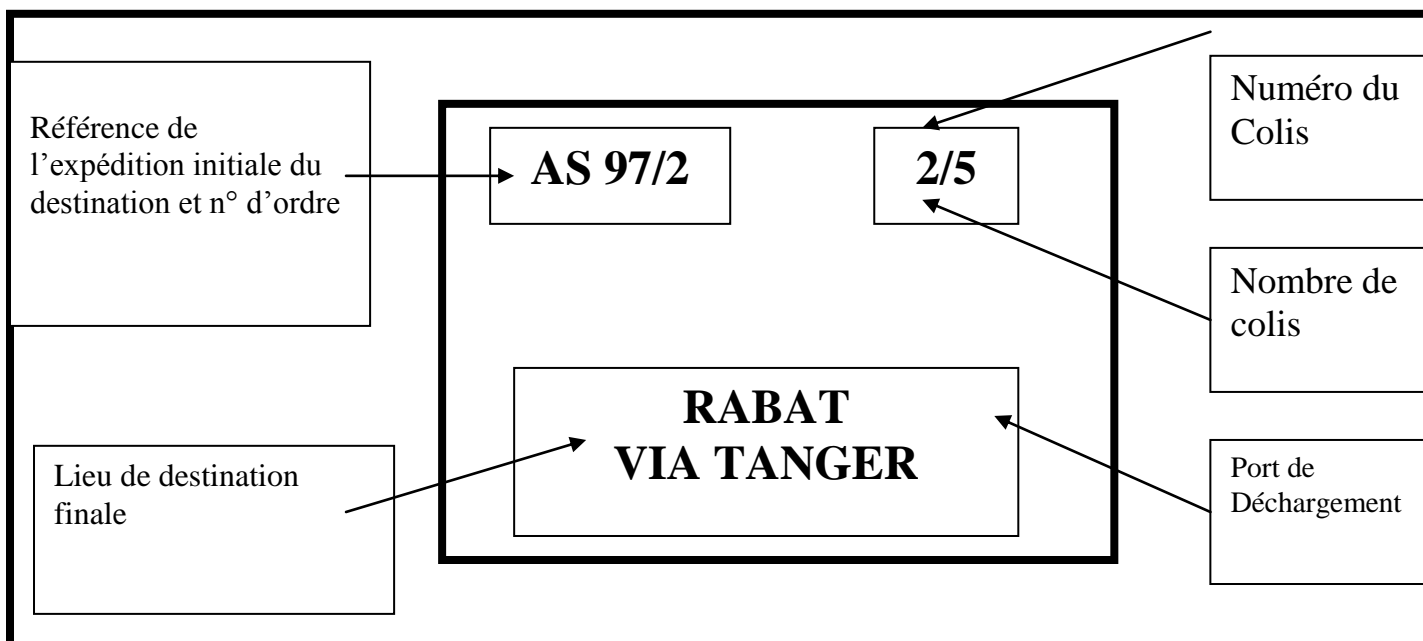
* de prendre en compte le coût du marquage dès l'établissement du prix de revient et du devis.

Le marquage doit être lisible, indélébile (qui ne peut être effacé), suffisant, bien placé. Conforme à la réglementation du pays destination discret sur le contenu du colis.

Comment réaliser le marquage ? il s'agit d'apposer sur les colis 3 types d'indication :

- les marques principale se rapportant à l'adressage, la référence de l'expédition, le numéro et le nombre de colis
- les marque complémentaire ayant trait au poids,nom du fabricant, pays d'origine.
- Les marque de manutention destinées à attirer l'attention des transporteurs lors des manipulations des produit (les pictogrammes).

Exemple de marquage pour un envoi maritime



III.2. Pictogrammes ISO : Tous les colis et caisses doivent porter un numéro constitué par une fraction dont le numérateur indique le numéro d'ordre et le dénominateur le nombre total de colis ou de caisses. Les dimensions sont indiquées en centimètre ;e et les poids en kilogramme. Les marques figurent, selon les cas , sur 2 ou 3 cotés de l'emballage.

IV. LA LISTE DE COLISAGE :

La liste de colisage « packing list » est document essentiel exigé notamment par les services de douane de nombreux pays aussi bien à l'import qu'à l'export. Elle est indispensable aux transporteurs, aux manutentionnaires, aux entrepositaires et au client .elle énumère pour chaque colis :

- | | |
|--|-----------------------|
| ▪ Ses marques | ▪ ses numéro |
| ▪ Son poids brut en Kg | ▪ ses poids net en Kg |
| ▪ Ses dimensions en cm
(Longueur, largeur et hauteur) | ▪ ses cubage(volume) |
| ▪ La détail de son contenu | |

Elle se termine par une totalisation en nombre de colis, poids brut et cubage
Au Maroc, la liste de colisage doit reprendre la référence de la facture définit

V- LES PALETES :

Une palette rassemble en une seule unité les emballages chargés sur leur plateau. Elle accélère les manutentions et simplifie les comptages. Elle facilite les chargements, les stockages et la distribution des produits. Elle est cerclée et banderolée sous housse plastique rétractable (elle peut être retirée) .elle renforce la protection de la marchandise assurant ainsi sa cohésion et dissuadant les voleurs.

Une palette est constituée d'un ou plusieurs plateaux surélevés permettant le passage des fourches d'un élévateur pour leur manutention. Les palettes ont des dimensions normalisées, les plus fréquentes étant de 800 mm X 1200 mm. Leur pris de revient est faible à telle enseigne qu'elles sont souvent fournies gratuitement avec la marchandise (on parle de « palettes perdues »). Les palettes sont utilisées jusqu'à l'arrivée de la marchandise chez le détaillant : elles jouent donc un rôle essentiel, de bout en bout, pendant le pré-transport, le transport proprement dit est le post- transport . Elles sont généralement en bois. D'autres matériaux peuvent être utilisés : le métal (aluminium) pour les palettes utilisées dans le transport aérien, le plastique, etc.

VI- LES CONTENEURS :

VI-1 Définition et avantages du conteneur : le conteneur est un engin de transport, conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport, sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

il présente de nombreux avantages :

- Caractère permanent et suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;
- Spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport,
- Muni d'un dispositif le rendant facile à manipuler notamment lors de transbordement d'un mode de transport à un autre
- Facile à retenir et à vider.
- Inter modalité.

VI.2.usage des conteneurs : Il existe des conteneurs routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et spéciaux.

Les conteneurs routiers : ils ont appelés flexi-vans .ils sont transformables en remorques routière, munis d'un essieu. On trouve des remorques routières susceptibles de transporter 2 remorques routières, munis conteneur de 60m3. Elles permettent d'effectuer des trafics de porte à porte par conteneurs complets.

Les conteneurs ferroviaires : ils ont une ouverture latérale et sont posés le plus souvent sur un wagon plat.

Les conteneurs maritimes : il existe des conteneurs en acier, aluminium ou contre-plaqué, dits de « 20 pieds » ou de « 40pieds ».

Les conteneurs aériens : jusque-là 1980, ce sont les conteneurs dits de « pont inférieur » qui étaient utilisés .il s'agissait de petites caisses à pan coupé en bas qui avaient moins de superficie occupée en bas qu'en haut. Depuis sont apparus des conteneurs igloos d'un volume utile 2 fois supérieur au précédent (10m3 au lieu de 3.8 m3) plus faciles à charger. Ce sont conteneurs dits de « pont supérieur» q'une dimension de 10 ou 20 pied fabriqués en aluminium très épais (ils sont plus légers que les conteneurs maritimes : tonne contre 1.8tonne pour un 20pieds).

Les conteneurs spéciaux : ils permettent à des marchandise très particulières d'être conteneurisables. Il s'agit par exemple :

- *les conteneurs en vrac, pour les grains pour l'industrie alimentaire.
- *les conteneurs réfrigèrent pour les produits périssables.
- * les conteneurs – citernes pour les liquides (produits chimiques, vins) ou les gaz, comprenant 2 éléments : la citerne et l'ossature.

* les stalles pour animaux (chien, chats, poussins, chevaux de cours,...)

Sans rupture de charge : la marchandise ne sera pas déchargée(dépotée) du conteneur du domicile du vendeur au domicile de l'acheteur en utilisant plusieurs modes de transport.

VI-3 Dimensions, charges utiles et classification :

Dimensions et charges utiles des conteneurs

20	DIMENSIONS EXTERIEURES			CAPACITE	TYPE
	LONGU EUR	LARGE UR	HAUTEU R	MASSE BRUTE MAX. ISO	
	6058 mm	2438 mm	2438 mm	20320 Kg	Usage général
					Frigorifique
					Isotherme
	6058 mm	2438 mm	2591 mm		Citerne
Plate forme					
Toit ouvert					

40	12192 mm	2438 mm	2438 mm	30480 Kg	Usage général
	12192 mm	2438 mm	2591 mm		Frigorifique
					Isotherme
					Citerne
	12192 mm	2438 mm	2676 mm		Plate forme
					Toit ouvert

VI-4 Notions FCL et LCL : Les conditions idéales d'exploitation d'un conteneur portent sur les conteneurs complets appelés « Full Container Load » (FCL) à l'intérieur desquels la marchandise voyage de bout en bout sans rupture de charge. **Un conteneur FCL est chargé (empoté) à l'usine au départ par le vendeur et souvent déchargé (dépoté) à l'usine de l'acheteur.**

Si la quantité de la marchandise est inférieure au volume utile du conteneur, il faut réaliser un groupage .Dans ce cas, le conteneur est appelé « Less than a Conainer Load » (LCL). La marchandise subira 2 ruptures de charge : l'une au chargement (empotage) et l'autre au déchargement (dépotage). **Dans le cas d'un conteneur LCL, un groupeur rassemble des marchandises similaires vers une même destination et remet le conteneur complet à la compagnie de transport, ce qui lui évite les opérations de manutention.**

VI-5 Empotage des conteneurs : l'opération de chargement des marchandises dans un conteneur s'appelle « empotage ». l'empotage est effectué soit en usine, par l'expéditeur, lorsqu'il s'agit de FCL soit dans les installations du groupeur en cas de LCL ;

Certaines précautions doivent être prises lors d'un empotage. Celles –ci sont :

1- au niveau extérieur du conteneur :

- Bon aspect d'ensemble
- Plancher, toit et parois en bon état
- Contrôler les fermetures
(les portes doivent bien fermer)

2- au niveau intérieur du conteneur :

- Plancher en bon état
- Pas de clou
- Propreté

- Contrôler les pièces de coin
- Enlever les étiquettes précédentes
- Pas de trace d'humidité
- Pas d'odeur

VI-6 Avantages et inconvénients d'un conteneur :

AVANTAGES	INCONVENIENTS
Sécurité de la marchandise, protection contre le vol, les chocs et l'environnement	Investissements élevés
Economies sur l'emballage et l'assurance	Normalisation encore insuffisante
Rapidité de manutention et de transport	Déséquilibre du flux des marchandises entraînant le transport de conteneurs vides
Suppression des ruptures de charge par l'intermodalité	Empotage et chargement souvent mal effectués par manque de savoir-faire

VII- PALETTES ET CONTENEURS UTILISES DANS LE TRANSPORT AERIEN :

Les transporteurs aérien utilisent des « utilités de chargement » (United load Devices = ULD) pour simplifier les manutentions de chargement et de déchargement.

En général, ce sont des palettes métalliques sur les quelles se sont empilés les cartons qui sont ensuite entourés d'un filet. Dans certains cas, les cartons sont insérés dans des petits conteneurs dont le profil épouse les formes des carlingues des avions porteurs.

Les palettes conviennent parfaitement aux systèmes de manutention verticale (par ascenseur) et horizontale (treuils et roules) utilisés dans les aéroports. Elles sont munies d'équipements leur permettant d'être solidement fixées aux ponts des appareils.

Dimensions des palettes utilisées :

2 m 24 X 3 m 18	2 m 24 X 2 m 74
2 m 44 X 3 m 18	2 m 44 X 6 m 05

VIII- CAISSES MOBILES ET MAXICADRES :

Les caisses- mobiles et les maxi- cadres sont utilisées par les entreprises de fer routage. Ils permettent une intermodalité entre le rail et la route

CHAPITRE 2 : LES TRANSPORTS INTERCONTINENTAUX

SECTION 1 : LE TRANSPORT MARITIME :

I -ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT MARITIME :

I.1 Légalisation : les principaux textes régissant actuellement les transports maritimes sont :

- Convention internationale pour l'unification des certaines règle en matière de connaissance (Bruxelles -25/08/1924) appelée aussi « Règles de la Haye ».
- Modification de cette convention :23/02/1968 : règles de Wisby et 21/12/1978 sur la responsabilité des transporteurs.
- Convention des Nations –Unis sur les transports des marchandises par mer (31/03/1978) entrée en vigueur le 01/11/1992 dite « Règles de Hambourg ».

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissance, excluant donc les contrats d'affrètement. Elle écarte de son champ :

- Les transports en pontée
- Les transports d'animaux vivants
- Les opérations de chargement et de chargement qui relèvent de la loi du pays où ont lieu ces opérations

La convention de Hambourg exclut de son champ d'application les contrats d'affrètement .elle a une application plus étendue que la convention de Bruxelles et elle concerne :

- Tous les contrats de transport maritime de marchandises qu'il y ait ou non émission d'un connaissance,
- Les transports en pontée
- Les transports d'animaux vivants
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport maritime et la livraison

I.2 les conférence maritimes : les compagnie ont passé entre elles, de puis la fin du 19^{ème} siècle, des accords appelés « conférences maritimes » ou « rings » .ces accords couvrent aujourd'hui la quasi-totalité des routes commerciales mondiales.

Ces conférences ont pour objet d'organiser la concurrence, en établissant entre leurs membres des accords sur l'exploitation d'une ligne régulière :

- Réalisation des fréquences de départ des navires
- Elaboration de tarifs communs
- Réglementation des ristournes accordées aux chargeurs

Ces conférences ne concernent pas la totalité des compagnies de transport maritime ; les non –membres sont appelés « outsiders ».

I-3 Les pools et les consortium : l'importance des investissements a poussé certaines compagnies maritimes à s'unir dans les « pools » pour exploiter certains techniques. Modernes de transport maritime (navires routiers, parc de conteneurs,...)

Le stade suivant d'intégrations est appelé « consortium ».il s'agit de mettre en commune l'ensemble des moyens humains et commerciaux en créant une entité dans laquelle les compagnies s'effacent derrière une dénomination commune. Dans ce cadre, les compagnies élaborent une stratégie commerciale commune.

II. LES TECHNIQUES DU TRANSPORT MARITIME :

Les techniques de transport maritime ont beaucoup évolué depuis les années 1960. La taille du navire a été au début privilégiée. Aujourd'hui, l'on recherche **la souplesse d'utilisation** des navires.

II.1 Catégories de navires : Deux principales catégories de navires : les navires spécialisés et les navires non spécialisés.

II.1.1 Navire spécialisés : Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises .il existe plusieurs forme de navires spécialisés :

1. Transporteurs en vrac (« Bulkiers ») : plusieurs types :

- Navire citernes ou tankers (transport de G.P.L ou de pétrole).
- Minéraliers.
- Céréalières.

2. Navires polythermes (« Reefers ») : Ils sont adaptés au transport sous température dirigée.

3. Navires non spécialisés : ils permettent le transport de marchandises diverses, en général, emballées et conditionnées. Ils sont classés en fonction de leur mode de manutention principal.

1- cargos conventionnels : ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (plans, grues, bigues) les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants.

2- porte conteneurs : ils sont dits « cellulaire » les conteneur descendent dans des puits et sont arrimés entre eux et au navire. Certaine porte –conteneurs disposent de leurs moyens de manutention « matés » ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans les ports non équipés. Certains peuvent transporter jusqu'à 3000 TEU (« Twent-foter équivalent unit » ou « conteneur équivalent 20 pieds »)

3 navire rouliers : ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les descentes du port .Cette technique présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près toutes les catégories de marchandises. On distingue :

- Le roulage direct : semi-remorques, voitures, wagons.
- Le roulage indirect : un matériel spécialisé est utilisé pour charger les marchandises (remorques esclaves pour les colis lourds et chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplace les conteneurs)

4. Navires mixtes ro-ro+conteneur : le principal avantage est la souplesse.

5. Navires porte-barges : ils sont équipés pour charger à leur bord, par des systèmes d'ascenseurs ou par flottage, des barges ou des péniches de capacité variable : réalisation d'un transport fluvio-maritime.

II-2 équipements portuaires : le chargement et le déchargement des navires modernes imposent des équipements portuaires spécifiques. Ces derniers assurent une productivité très élevée (exemple : 2 minutes pour le chargement ou le déchargement d'un conteneur à titre d'exemple).

Mais, ces équipements nécessitent de très lourds investissements ce qui explique parfois leur carence (inexistence) dans certains pays du tiers Mode.

II.3. les types d'expédition par conteur : le conteneur constitue aujourd'hui la solution la plus appropriée et la moins onéreuse (chère) pour le transport maritime. Il existe différents types d'expédition employant le conteneur :

1. FCL/FCL : le vendeur emporte lui-même la marchandise à livrer dans le conteneur .il scelle celui-ci qui sera livré directement chez le client (acheteur), sans être ouvert (à moins de vérifications douanières).le transporteur maritime organise, si le vendeur le souhaite,la totalité du transport,y compris le transport terrestre.

2. LCL/LCL : l'envoi est insuffisant pour un conteneur : il est alors conseillé de livrer la marchandise au centre de groupage le plus proche .elles seront alors conteneurisées avec d'autres à destination du même port, où elles seront mises à la disposition de l'acheteur.

3. FCL/LCL : le vendeur a plusieurs lots pour une même destination. il les empote et envoie le conteneur au port de chargement, ou bien le transporteur maritime organise elle-même le transporteur terrestre. Outre-mer, le transporteur maritime dégroupé les marchandises qui sont tenues à la disposition de différents acheteurs.

4. LCL/FCL : cas d'une importation. L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande à ses fournisseurs de les livrer au même centre de groupage portuaire outre-mer. Il doit aussi indiquer à la compagnie maritime ce centre où ces livraisons seront empotées et livrées ensemble à votre domicile.

III. LES CONTRATS DE TRANSPORT MARITIME :

IL existe 2 catégories de contrat :

- Le contrat de transport proprement dit,
- Le contrat d'affrètement sous charte-partie.

III. 1 définition sommaire : un contrat de transport est accord selon lequel «le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminé d'un port à un autre ». **Un contrat d'affrètement** est un accord par lequel les parties au contrat (les parties contractantes) conviennent librement de la « location » d'un navire pour une période de temps ou voyage déterminés.

III.2. le contrat de transport :

III. 2.1 les obligations des parties au contrat de transport maritime : Il s'agit là de présenter les obligations du chargeur et les obligations du transporteur.

a) obligations du chargeur : le chargeur doit :

1- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise :

- la nature (dénomination commerciale).
- Le conditionnement et l'emballage.
- Le poids de la marchandise.

2- emballer la marchandise de manière appropriée : l'emballage doit être assez solide pour protéger la marchandise pendant la manutention et le voyage et maintenir les marchandises par arrimage ou collage intérieur.

3- Etiqueter et marquer les colis : les transporteurs maritimes réclament en général :

- le marquage noir, de 10cm au minimum, sur au moins 2 faces,
- l'indication du port de destination finale et éventuellement de débarquement.
- Le n° de colis.

b) les obligations du transporteur : le transporteur doit :

1. mettre son navire en état de navigation
2. prendre en charge la marchandise (sous palan en général).
3. charger et arrimer la marchandise avec le plus grand soin.
4. émettre le connaissement.
5. transporter et garder la marchandise de façon appropriée et soignée.
6. transborder en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.
7. décharger la marchandise.
8. livrer la marchandise entre les mains du porteur du connaissement ou de son représentant.

III. 2.2 les documents :

a) le connaissance maritime : le document de base du transport maritime st le connaissance (bill of lading or B/L). C'est le seul document qui constitue en même temps **un titre de propriété de la marchandise** et qui peut être **négociable**.

Le connaissance maritime est émis par le transporteur ou son agent, sur la base des élément fournis par le chargeur, au plus tard dans les 24 heures du chargement.

1. Emission du connaissance : le connaissance peut être émis « à personnes dénommée ou nominatif », « à ordre » ou « au porteur ».

- **A personne dénommée ou nominatif :** seule la personne dénommée pourra prendre en charge la marchandise à l'arrivée. le connaissance normatif n'est pas négociable. il oit être stipulé « non négociable » et la mention « à l'ordre de » doit être rayé.

- **A ordre :** le connaissance devient transmissible par endossement

- **Au porteur :** la marchandise sera remise à l'arrivée au porteur du connaissance.

2. Mise à bord : le connaissance peut être « on board » ou « reçu pour embarquement »

- **« On board » (Shipping on board) :** il conforme la mise à bord effective de la marchandise à la date 'émission du connaissance.

- **« reçu pour embarquement » :** En anglais, « Received for shipping » .Il n'atteste plus que la prise en charge de la marchandise par la compagnie maritime qui peut éventuellement modifier le navire et la date d'embarquement.

3. les réserves : le transporteur peut émettre des réserve en ce qui concerne la marchandise à transporter. 2 cas de figures :

- **Net de réserves (« clean ») :** la compagnie de navigation a pris encharge la marchandise en bon état apparent ou qu'elle a obtenu du chargeur une lettre de garantie.

- **Surchargé ou clausé (« unlean » or « dirty ») :** la compagnie émet des réserves portant sur la qualité de marchandises chargées et sur l'état des marchandises.

b) les documents transport combiné : Il s'agit du connaissance de transport combiné (combined transport bill of lading ou lading LTBL). Ce document couvre des transports combinés dont le parti principal est le transport maritime. Il s'agit donc de transport dont le lieu de prise en charge (ou de destination finale) est différent du port d'embarquement (ou de débarquement).

IV. LE CONTRAT D'AFFRETEMENT :

L'affrètement d'un navire est pratiqué essentiellement par les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produit de base. Il peut être envisagé pour des transports de marchandises diverses.

Dan le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes) ;

A destination d'un port limitant les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement atteint par un navire de ligne pour des raisons d'équipement portuaire ou de manutention.

Il faut cependant avoir à l'esprit que le lien qui lie l'affréteur à un chargeur est régi par le contact de transport. De ce fait, la présomption de responsabilité du transporteur est de vigueur.

Il arrive que les connaissances émis dans ces conditions soient refusés dans le cadre du crédit documentaire.

IV.1. les types de contrats : le contrat d'affrètement est conclu en général entre 2 parties :

- **Le fréteur :** il fournit le navire. il peut être l'armateur (représenté par un courtier de fret ou un agent maritime ou un affréteur précédent (on parlera de sous -affrètement).

- **L'affréteur :** c'est l'utilisateur du navire.

Il existe 3 formes de contrat :

- **L'affrètement au voyage** : le frèteur fournit un navire pour une cargaison déterminée , un voyage déterminé , dans un délai déterminé la gestion du navire (équipage,avitaillement, frais d'escala) reste de la responsabilité du frèteur.

- **L'affrètement à temps** : le contrat est pou un laps de temps déterminé. l'affrèteur fit son affaire de la cargaison et des escales. le frèteur reste responsable de l'équipage, de l'assurance et de l'entretien du navire.

- **L'affrètement coque nue** : c'est l'affrèteur qui va, pendant une durée déterminé (une année en général), armer et gérer complément l navire.

IV.2. les documents : Il s'agit :

- **La charte –partie « charter- party »** : c'est le document de base des contrats d'affrètement au voyage et à temps ; elle est rédigée sur une formule type dont il existe toutes sortes de modèles, établis par les organismes professionnels, en général pour un type de marchandise, et en fonction des usages de la profession .pour les affrètements coque-nue, les contrats sont négociés à chaque opération.

- **Les connaissances** : ils peuvent être émis dans le cadre de contrat au voyage. c'est une reconnaissance du capitaine du navire de la prise en charge des marchandises. Dans ce cas , le connaissance ne modifie en rien les rapports entre frèteur et affrèteur. il transforme en cas d'endossement le frèteur en transporteur, avec toutes les obligations en découlant vis-à-vis de tous les porteurs de bonne foi

V- CHOIX DU MODE D'EXPEDITION.

2 problèmes se posent à l'opérateur ou au transitaire qui a à organiser un transport maritime :
le choix des ports et le choix du pavillon et de la compagnie de transport

V-1 Le choix des ports : Pour une liaison domicile –domicile, il existe presque toujours, tant au départ qu'à l'arrivée, le choix entre plusieurs ports pour le chargement et le déchargement des marchandises .le choix entre ces port s'effectue sur la base de critères classiques :coût , délai et sécurité de l'opération dans son ensemble.

L'importateur de l'exportateur se doit donc de mettre en concurrence plusieurs fronts, en questionnant les opérateurs concernés sur les points suivants :

Pré-acheminement :

- mode de transport terrestre utilisable vers ce port d'embarquement
- le nombre de rupture de charge
- coût de chaque solution
- délai de transport terrestre
- sécurité du transport et du délai

Passage portuaire au départ :

- équipement du port en matière de manutention
- encombrement de ces équipements et délais d'attente
- coût des opérations de manutention et usages du port en matière des liner-terms
- possibilités de stockage portuaire et d'empotage
- coût et délai de dédouanement export
- sécurité (vol, casse, détérioration atmosphérique)

Transport maritime :

- fréquence des liaisons port-port
- transit-time (durée du transport proprement dit)
- encombrement portuaire au départ et à l'arrivée
- priorité dont bénéficie le navire
- type de navires disponibles (conférence/outsider ; mode de manutention, âge)

Passage portuaires à l'arrivée : comme au départ
Post – acheminement : comme pré – acheminement

V.2. Le choix du pavillon et de compagnie :

a) Contrainte : la liberté du choix du pavillon et de la compagnie à la quelle sont confiées ses marchandises est limitée par un certain nombre de contraintes qui peuvent résulter, soit de mesures unilatérales, soit d'accords internationaux.

Des mesures unilatérales sont prises par un certain nombre d'états dans le but de favoriser leur pavillon, tant à l'import qu'à l'export. C'est le cas de la Russie qui impose le recours quasi- obligatoire à des compagnies russes d e transport maritime .des accords bilatéraux lient certains pays dans le cadre du choix du pavillon et de la compagnie. A titre exemple , la France a signé un tel accord avec l'Algérie qui prévoit un partage du trafic entre le pavillon français et le pavillon algérien (50% / 50%).

b) Choix de la compagnie : s'il n'existe pas de contraintes au niveau du choix du pavillon , le chargeur doit se poser la question du choix de la compagnie à la quelle seront confiées ses marchandises . En pratique, il s'agit uniquement, dans la plupart des cas, de se déterminer entre compagnie conférence et non-conférence. A l'intérieur d'une conférence et surtout pour les transporteurs conteneurisés qui sont gérés par des consortiums ou pools, les prestations offertes par les compagnies sont sensiblement les mêmes. Le chargeur choisira donc le premier navire au départ.

c) Organisation de l'expédition : Nous trouvons ci-après un tableau dressant dans le cas d'un transport en coventionnel, la liste des renseignements à fournir à la compagnie maritime ou au transitaire .Ce dernier doit disposer de ces renseignements pour lui permettre d'établir une proposition de transport et pour pouvoir organiser efficacement celui-ci .Ce tableau nous fournit aussi des éléments essentiels que doit communiquer la compagnie de transport à l'importateur ou à l'exportateur.

EXPEDITION EN CONVENTIONNEL	
RENSEIGNEMENTS A FOURNIR	RENSEIGNEMENTS A OBTENIR EN RETOUR DE LA COMPAGNIE
<ul style="list-style-type: none"> • RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT <ul style="list-style-type: none"> Lieu de destination Port d'embarquement – port de destination Date d'embarquement souhaité Technique de transport (conventionnel, conteneur, Ro- Ro) Prestations annexes demandées : Pré – acheminement ou post – acheminement Transit export ou transit import Assurance • RENSEIGNEMENTS SUR L'EXPEDITION <ul style="list-style-type: none"> Nombre de colis, poids, dimensions, Nature des emballage Marquage Valeur • RENSEIGNEMENTS SUR LA MARCHANDISE <ul style="list-style-type: none"> Démonstration commerciale, numéro de nomenclature Pour produits dangereux :code IMCO Pour produits périssables : température de conservation • AUTRES RENSEIGNEMENTS : <ul style="list-style-type: none"> Nom et adresse de l'exportateur, du destinataire,du « Notify », du transitaire Nature de contrat Modalités de paiement (crédit documentaire, date n° et validité) Nombre d'originaux du connaissance demandé Numéro licence d'importation éventuellement 	<ul style="list-style-type: none"> • SERVICES ASSURES PAR L'ARMEMENT : <ul style="list-style-type: none"> 1 Service maritime : <ul style="list-style-type: none"> port de départ envisageables, fréquence des services « trans – time » vers port de destination envisageables transbordement éventuels, date de départ possible type de navire : possibilité de colis lourds , dimension des panneaux 2 Services annexes : <ul style="list-style-type: none"> pré – acheminement : moyen, coût , délai post – acheminement : moyen, coût , délai transit : coût • FRET : <ul style="list-style-type: none"> Taux de base, monnaie , conditions spéciales Surcharge : nature, assiette, taux Ristourne : assiette, taux, délai Liner – term utilisé PLTC le cas échéant Autres frais Paiement au départ ou à destination • VALIDITE DANS LE TEMPS DE LA COTATION

Autres mentions à porter sur le connaissance	
---	--

SECTION 2 : LE TRANSPORT AERIEN :

I- ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN :

Le transport aérien a connu depuis le début des années 1970 (date de l'apparition des avions gros porteurs) un développement très important.

I-1 La convention de Varsovie : Le texte de base régissant le transport international aérien est la convention de Varsovie du 28 octobre 1929 dont certaines dispositions ont été modifiées par le Protocole de la Haye du 28 Septembre 1955. cette convention définit :

- Le document de TA c'est-à-dire la lettre de transport aérien (LTA ou AWB « Air Way Bill »)
- La responsabilité du transporteur.

La convention a été adoptée par tous les pays participants au transport aérien soit 126 pays. En Septembre 1975 (25/09/1975) ont été adoptés 4 protocoles modificatifs de la convention de Varsovie. Le protocole n° 4 concerne le transport aérien des marchandises .il introduit quelques nouveautés et en particulier définit la limite de la responsabilité du transporteur aérien .il n'est pas encore entré en vigueur.

I-2 Convention IATA ET ATAF

I-2-1 IATA : (International Air Association) : c'est une conférence qui regroupe la plupart des grandes compagnies de transport aérien. ses membres s'engagent à respecter un certain nombre de normes de sécurité et de qualité de service .cette conférence définit des tarifs communs dits « TACT » (the air cargo tariff) ces tarifs ne doivent pas être considérés que comme des tarifs de référence (de base) . Les tarifs réellement pratiqués sont généralement inférieurs en raison de :

- **Accords gouvernementaux :** la majeure partie des compagnies aériennes sont des entreprises appartenant à l'Etat. Leurs tarifs sont établis en intégrant des facteurs de politique économique ou des stratégies de politique commerciale les éloignant des IATA. Les tarifs sont souvent négociés de manière bilatérales en même temps que la répartition des trafics entre gouvernements.

Déréglementation du transport aérien : la déréglementation du transport aérien a été entamée aux USA ; Les compagnies se sont désengagées des accords tarifaires considérés comme obstacle à la concurrence

Outsiders : certaines compagnies aériennes ne font pas partie de l'IATA et sont libres de fixer leurs tarifs. Aussi, des compagnies IATA ont du déroger aux accords pour maintenir leur compétitivité face aux outsiders.

I.2.2 ATAF (Association des transporteurs aériens de la zone franc) : cette association regroupe en son sein les compagnies françaises et celles des anciennes colonies africaines françaises (air France, air Afrique, UTA ? Air Algérie, etc.) ces compagnies sont membres de l'IATA ;

II-TECHNIQUES DE TRANSPORT AERIEN :

II-1 Les appareils :

Il existe 2 catégories d'appareils de transport aérien :

- **Appareils mixtes :** ce sont des appareils qui transportent principalement des passagers, leurs soutes peuvent accueillir du fret en sus des bagages .ils sont couramment utilisés pour les trafics de marchandises sur des liaisons intérieures et pour la poste .ils sont de plus en plus utilisés dans le transport international pour mieux rentabiliser les équipements

- **Appareils « tout cargo » :** ils ne transportent que des fret .leurs aménagements intérieurs sont étudiés en conséquence. Ils sont équipés pour la manutention horizontale

II. 2 Manutention et unité d chargement (ULD) :

deux types de fret sont transportés en transport aérien :

les masses indivisibles et les colis exceptionnels

les masses diverse (dans les avions tout cargo) transportées en unité de chargement (ULD ou Unit Load Devices) tels que les palettes , conteneurs, les boxes , etc

il existe une grande variété d'ULD normalisées dans le cadre de l'IATA et adaptées à la configuration de chaque type d'appareil afin de réduire au maximum la place inutilisée. il faut savoir que les envois de type ULD bénéficient de réduction tarifaire.

La manutention emprunte des techniques horizontales. Des chemins de roulement et de ascenseurs permettent le chargement de l'avion en toute sécurité.

III . LE CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

III.1 Les parties au contrat de transport aérien :

Trois cas de figures :

- 1^{er} cas : de manière générale, un intermédiaire appelé « agent de fret aérien » intervient entre le chargeur et la compagnie aérienne. Cet agent est agréé soit par l'IATA soit par ATAF. Il est chargé par les transporteurs aériens de leur trouver du fret et d'émettre le document de transport (LTA) il agit en qualité de courtier ;
- 2^{ème} cas : dans la pratique, cet agent sera chargé par le chargeur de certaines opérations annexes au transport (enlèvement, pré-acheminement des marchandises, préparation de celles-ci, exécution des formalités douanières) il agira dans le cas en qualité de commissionnaire. Un contrat de commission sera alors établi entre le chargeur et l'agent
- 3^{ème} cas : c'est le cas du groupage c'est le grouper du fret qui est partie du contrat il devient le chargeur

III.2 Les documents utilisés dans le cadre du transport aérien :

III . 2.1 Les instructions de l'expéditeur : ces instructions peuvent être établies sur papier libre ou sur la lettre d'instructions type. Certaines compagnies fournissent des imprimés appelés « déclaration d'expédition » sur cette dernière, l'expéditeur fournit tous les renseignements nécessaires à l'établissement de la lettre de transport aérien. Ces imprimés ne sont pas d'usage général. Dans la pratique, les instructions sont plus souvent transmises à un transitaire qu'à la compagnie aérienne.

III.2.2 Le document de base du transport aérien : la lettre de transport aérien :

LTA : En anglais, « Air Way Bill » ce document est normalisé dans le cadre de L4iata. Il est utilisé sous cette forme depuis le

1^{er} Janvier 1984 par l'ensemble des compagnies aériennes.

Légalement, il doit être rédigé par l'expéditeur. Dans la pratique, c'est l'agent qui s'occupe de sa rédaction. Il est établi en 3 exemplaires originaux et en 6 à 11 copies. C'est le chargeur qui reste responsable des renseignements qu'il fournit pour son établissement. La LTA est ensuite signée par le transporteur aérien avant l'embarquement effectif de la marchandise et remise au chargeur.

- Remise de la marchandise : si la législation autorise la transmission des LTA, ces derniers sont toutes émises sous forme « non négociable ». En conséquence, les marchandises seront remises à l'arrivée au destinataire mentionné (sur LTA) qui sera en général porteur de l'avis d'arrivée émis par le transporteur. Ce dernier est dans l'obligation de signifier l'arrivée de la marchandise.

- Expéditions particulières (très fréquent) :

1. une LTA peut couvrir plusieurs transports aériens successifs assurés par plusieurs compagnies différentes celle-ci sont solidaires en cas de perte ou en cas d'avarie.

2. une LTA peut couvrir des transports combinés (assez rare) dans ce cas, la compagnie assurera sous sa responsabilité le transport terrestre de la marchandise jusqu'à son embarquement dans son appareil.

CHAPITRE 3: LES TRANSPORTS CONTINENTAUX

SECTION 1 ; LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL

I. REGLEMENTATION DU T.I.R.:

La convention de Genève dite **convention CMR** a été signée le 19 mai 1959. Elle est entrée en vigueur le 2 juillet 1961. Cette convention s'inspire largement de la convention de Berne (dite convention CIM) qui régit les transports ferroviaires internationaux.

II TECHNIQUES DU T.I.R :

On distingue **3 catégories de véhicules** assurant le transport international routier de marchandises :

1. **les véhicules isolés** (" camion ").
2. **les véhicules articulés** (tracteur + semi-remorque): Ce sont les véhicules les plus nombreux dans les T.I.R. Ils peuvent avoir 3 essieux, 4 essieux ou 5 essieux. La charge utile varie entre 15 et 40 tonnes.
3. **les trains routiers** (camion + remorque): Ils sont peu nombreux en France et sont fréquents dans certains pays.

III. LE DOCUMENT DU TIR:

Le contrat de TIR est matérialisé par une "**lettre voiture CMR**".

La convention de Genève n'a pas défini un document-type. Un modèle cependant été établi par l'Union International des transports routiers plus connu sous le sigle IRU.

La lettre de voiture est théoriquement émise par l'expéditeur. Mais, dans la pratique, nombreuses opérations sont effectuées sans ce document. L'exportateur se contente d'un bordereau ou d'instructions, d'un DAU (DUM pour le cas marocain) ou d'une facture commerciale.

De plus, la lettre de voiture est émise généralement par le transporteur ou le transitaire. Elle est rarement signée par l'expéditeur (cette signature constitue la preuve que le transporteur a pris en charge des marchandises en bon état apparent sauf en cas réserves). Si un litige survient, le chargeur aura à apporter la preuve des ordres donnés au transporteur. Il est responsable des indications figurant sur la lettre CMR.

La lettre de voiture est émise en **3 exemplaires originaux**, plus un nombre variable de copies.

Remarque fondamentale: seule la lettre de voiture fait foi contre le transporteur.

SECTION 2 : LE TRANSPORTE FERROVIAIRE INTERNATIONAL :

I. CADRE JURIDIQUE: LA CIM:

La convention internationale sur les transports de marchandises dite CIM a été signée le **14 octobre 1890** à **Bern**. Son texte a été de manière périodique. La dernière révision, entrée en vigueur en **1985**, a abouti à la création d'une nouvelle convention dite **COTIF** (convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

La COTIF a défini:

- Des **règles uniformes** concernant le contrat de TIF dites **RU –CIM?**
- Des **annexes** traitant:
 - des marchandises dangereuses (RID),
 - des wagons de particuliers (RIP),
 - des conteneurs (RICO),
 - des colis express (RIEX).

La COTIF a été adoptée par 34 pays dont le maroc. Elle s'applique de plein droit à tout transport concernant au moins deux pays signataire et n'empruntant que des lignes internationales.

II. LES TECHNIQUES DU TIF:

II.1 le réseau : Il est relativement en Europe .Cependant se pose le problème de la normalisation de l'écartement des rails .a titre d'exemple ,l'Espagne,le Portugal ,la Finlande et l'ex-URSS ont des écartements différents du este de l'Europe.

Pour un même écartement, le gabarit maximal des wagons peut varier d'un pays à l'autre

II-2 les Wagons : 3 sortes de wagons peuvent circuler sur le réseau

Les wagons des compagnies : ils sont gérés dans le cadre du Pool Européen des wagons .il en existe de toutes sortes (exemple : 45 modèles à la SNCF) et toute contenance (5 à 60 tonnes ,60 à 30 m3) adapté

soit aux marchandises générales , soit à des produits particuliers (citernes , wagons-trémies pour produits sidérurgiques,...). Ces wagons peuvent être, pour les expéditions par wagons complets :

Soit fournis au voyage

Soit fournis dans le cadre d'un contrat à temps (MIDEX)

Soit loués, s'ils sont de manière ou d'autre réservés à votre usage exclusif

Les wagons spéciaux : ils appartiennent à des sociétés , souvent filiales des compagnies ferroviaires, pratiquant des transports spéciaux : transports frigorifiques , transports de remorques routières , transports de conteneurs....

Les wagons de particuliers : il appartiennent : Soit à des entreprises industrielles ou commerciales les utilisant pour leurs propres marchandises

Soit à des sociétés qui les achètent pour les louer

Ces wagons font l'objet dans le cadre du transport international d'un règlement appelé RIP

III. LES MODALITES DU TIF :

III-1 Les types d'exploitation

Les types d'expéditions dépendent de la quantité des marchandises à transporter

LA messagerie Elle concerne les expéditions dites de détail (moins de 5 tonnes) la nouvelle CIM ne fait plus obligation aux compagnies de transport ferroviaire de transporter des envois de détail . Celles –ci peuvent confier ce type d'opération à des groupements et n'acheminer que des envois complets

Les Wagons complets : Ils représentent l'essentiel du trafic des compagnies de chemin de fer

Les trains complets Il en existe 2 type :

Les rapitèges (500 à 700 tonnes) qui assurent des expéditions de bout en bout sans triage

Les trains complets (1000 à 2000) qui concernent le commerce international

III-2 Les régimes d'acheminement : Au niveau du transport international, il existe **qu'un seul régime** d'acheminement auquel correspondent les délais maxima ci-dessous:

CIM	Délai d'expédition	Délai de transport
Envois de détail	24 heures	24 heures par fraction indivisible de 200 Km
Wagons complets	12 heures	24 heures par fraction indivisible de 400 km

Ces délais sont suspendus le dimanche et certains jours fériés et peuvent être allongés du temps nécessaires aux formalités douanières

IV. LES DOCUMENTS DU TIF :

Le document de TIF est la "**lettre de voiture CIM**". Il est émis une lettre de voiture par envoi pour les expéditions de détail ou en "colis express" et une wagon pour les expéditions en wagon complet.

La lettre de voiture CIM est remplie partiellement par l'expéditeur ou son mandataire qui sont responsables des mentions portées .Elle est ensuite complétée par le transporteur .L'original est conservé par la compagnie des chemins de fer alors qu'un duplicata est remis à l'expéditeur.

Remarque : Dans certains pays industriels se développent de plus en plus les transports combinés rail-route ou ferroutage

CHAPITRE 4: DISPOSITIONS RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Nous allons dans ce chapitre traiter de la question de l'emballage et du transport en ce qui concerne les marchandises dangereuses

SECTION 1 : LE CLASSEMENT DE L'ONU :

Il existe un classement défini par l'organisation des Nations Unies .Ce classement 300 produit, répartis 9 classes différentes. Ils font l'objet d'un numéro un (United Nations) à 4 chiffres.

Groupe I	Produits très dangereux	Marque X
Groupe II	Produits moyennement dangereux	Marque Y
Groupe III	Produits peu dangereux	Marque Z

Les classes 9 de l'ONU de produits dangereux sont précisées dans le tableau suivant :

Classe 1	Matières et Objets explosifs
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température
Classe 3	Matières liquides inflammables
Classe 4	Matières solides inflammables Matières spontanément inflammables Matières, qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables
Classe 5	Matières carburants -peroxydes organiques
Classe 6	Matières toxiques et matières infectieuses
Classe 7	Matières radioactives
Classe 8	Matières corrosives
Classe 9	Matières dangereuses diverses

Il existe un document de l'ONU ST/SG/ACTO "recommandations élaborées par le comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses". Ce document est important pour la sécurité de l'environnement humain, naturel et matériel de ces transports dangereux .Il propose une réglementation de transport, une codification des emballages et étiquetages, des épreuves de contrôle et de certification de ceux-ci.

Il précise les documents d'expédition spécifiques à ces transports

SECTION 2: LES REGLES INTERNATIONALES PAR MOD DE TRANSPORT :

Ces règles ont procédé à un alignement général sur les recommandations de l'ONU . Selon le mode de transport qu'il utilise, l'exportateur a le devoir de les appliquer scrupuleusement. Ces règles sont :

Le **Code Maritime International des Marchandises Dangereuses** dit IMDGC (International Maritime Dangerous Goods Code) publié par l'OMI;

Les règles de sécurité applicables au transport aérien des marchandises dangereuses, publiées par l'OACI ;

Le règlement International concernant le transport par chemin de fer ,appelé RID;

L'accord Européen relatif au tir ,appelé ARD

SECTION 3 : LE MARQUAGE REGLEMENTAIRE

Ce marquage doit comporter :

Les indications concernant la certification par le laboratoire d'essais agréé de l'emballage;

Une étiquette spécifique de danger ;

L'identification du produit (obligatoirement en langue anglaise ou le transport aérien).

L'exportateur de produits dangereux se comportera impérativement aux ouvrages et répertoires spécialisés qui précisent, cas par cas, les mesures à prendre

Exemples de marquages

U	4G/Y-15/S/95
N	

UN : Symboles des Nations Unies
4G : Codification pour les caisses-carton
Y : Groupe d'emballage II : moyennement dangereux
15 : Masse brute maximale
S : Solides en vrac
95 : Année de fabrication

Le carton devra porter en plus les indications suivantes :

- Nom du pays où les essais ont été effectués
- Nom du laboratoire d'essais et n° de référence de l'épreuve
- Nom du fabricant de l'emballage
- Identification du produit, et devra être muni de l'étiquette réglementaire de danger

SECTION4 : LES DOCUMENTS SPECIFIQUES

Les marchandises doivent être accompagnées de «Déclarations d'expédition de marchandises dangereuses », établies sur des imprimées réglementaires (voir page suivante)

CHAPITRE V : LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

SECTION1:LE CONTRAT DE TRANSPORTS:

I.LES INTERVENANTS :

Le contrat de transport est conclu entre le transporteur et le chargeur qui représente la marchandise : le chargeur est .

- Soit l'expéditeur réel de la marchandise ou son représentant (transitaire)
- Soit le destinataire réel de la marchandise ou son représentant.

Pour certains modes de transport, c'est le cas de l'agent de fret dans le cadre du transport, intervient presque systématiquement un intermédiaire entre le transporteur et l'expéditeur. C'est le cas de l'agent de fret dans le cadre du transport aérien ou de l'affrèteur routier dans le cadre du transport international routier.

II. OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT

Chaque cocontractant a des obligations, dont certaines varient selon le mode transport.

	OBLIGATION DU CHARGEUR	OBLIGATION DU TRANSPORTEUR
TOUT MODE DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> • fournir un emballage suffisant pour protéger la marchandise dans des conditions normales de transport. • réaliser le marquage des colis • mettre à disposition la marchandise au lieu, date et heure prévue • prévoir le dédouanement. • acquitter le prix de transport (en cas de port payé) 	<ul style="list-style-type: none"> • émettre le document de transport. • prendre en charge la marchandise. • charger et arrimer la marchandise. • assurer le transport en bon état de la marchandise, jusqu'à destination. • prévenir le destinataire de l'arrivée. • décharger et livrer la marchandise
TRANSPORT MARITIME	<ul style="list-style-type: none"> • établir une déclaration écrite des marchandises transportées (marques, nombres, etc....) 	<ul style="list-style-type: none"> • transbordement en cas d'empêchement de poursuivre la traversée.
TRANSPORT AERIEN	<ul style="list-style-type: none"> • en théorie, émettre le document de transport. • responsabilité des mentions portées. 	<ul style="list-style-type: none"> • en pratique, le transporteur ou l'agent émet le document de transport à partir des informations reçues du chargeur.
TRANSPORT ROUTIER		<ul style="list-style-type: none"> • vérifier les mentions suivantes portées sur le document de transport : nombre et numéros de colis, marques, état apparent.
TRANSPORT FERROVIAIRE	<ul style="list-style-type: none"> • procéder au chargement et à l'arrimage pour les envois supérieurs à 3 tonnes 	<ul style="list-style-type: none"> • procéder au chargement et à l'arrimage pour les envois inférieurs à 3 tonnes. • vérifier les mentions portées sur le document de transport, selon la réglementation par types d'expédition, ou sur la demande du chargeur. • envoi complets : obligation de transporter, avec possibilité de concentrer le trafic sur certains réseaux. • envoi de détails : absence d'obligation de transporter; possibilité de réaliser des groupages.

SECTION 2 : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR :

I- Responsabilité pour perte ou avarie :

I.1- Présomption simple de responsabilité du transporteur :

Pour chaque mode de transport, le transporteur est présumé responsable des avaries et des pertes survenues à la marchandise entre la prise en charge et la livraison sans que l'expéditeur ou le destinataire est

apporté la preuve de la faute du transporteur. En revanche, le transporteur peut établir la preuve contraire (présomption simple).

La charge de la preuve revient donc au transporteur, qui pourra essayer de disculper (exemple : apporter la preuve que la marchandise a été livrée en bon état au destinataire) ou de recourir au bénéfice d'une clause exonératoire (exemple: Force majeure)

La responsabilité du transporteur est ainsi engagée sur la base :

- ◆ Des mentions portées sur le document de transport, concernant la désignation de la marchandise désignée;

- ◆ Du bon état apparent présumé de la marchandise (emballage et contenu)

Cependant, la présomption simple de responsabilité du transporteur se trouve limitée pour certains modes de transport, par la restriction des mentions qui sont réellement opposables au transporteur

Mode de transport	Seules mentions opposables
Aérien	Poids, nombre de colis, bon état apparent
Routier	Mentions pour lesquelles la vérification est obligatoire: marque, nombre et numéros de colis, état apparent. Les autres mentions sont opposables sur demande expresse de vérification par l'expéditeur
Ferroviaire	Les règles de vérifications différentes selon les types d'expéditions, limitent les mentions faisant foi : Envoi de détail : masse et nombre Envoi complets : état apparent des emballages et chargement. la masse et le nombre de colis ne font foi que s'il y a eu vérification et apposition du timbre de pesage au départ sur demande expresse de l'expéditeur . En revanche le chemin de fer a un droit de vérification sur tous les éléments de LVI. Toutes les mentions vérifiées deviennent alors opposables

I.2-Les réserves :

Dans le cas où le transporteur aurait constaté des dommages au départ, les réserves ont pour effet d'exonérer sa responsabilité, pour le domaine concerné et si elles constituent une cause directe du dommage (exemple: manquants)

Les réserves lèvent alors la présomption de responsabilité du transporteur et inversent la charge de la preuve : c'est à l'expéditeur ou au destinataire d'établir la preuve contraire (faute du transporteur)

Elles doivent être précises et motiver, c'est -à-dire apporter la précision des vérifications opérées à défaut justifier des raisons provoquant l'absence de vérification (exemples: nombre de colis non vérifié pour cause de conteneur scellé) Les réserves de portée générale sont sans effets (exemples: conteneurs déclarés sous la seule responsabilité du chargeur, quantité non vérifiée ...)

Mode de transport	Spécificités des réserves
Aérien	Réserves rarement employées : les compagnies préfèrent refuser l'expédition pour éviter tout litige
Routier	Les réserves doivent être formellement acceptées par le chargeur: mention "réserves acceptées" et signature

II- RESPONSABILITE DE RETARD

Les textes de base régissent chaque mode de transport ne prévoient pas de délai maximum de transport, à l'exception de la convention CIM de Genève, qui stipule que pour le transport ferroviaire des délais maximaux d'acheminement fixés en fonction de type d'expédition (grande vitesse et petite vitesse)

Par conséquent, la responsabilité pour retard fait l'objet d'évaluation par les tribunaux, en fonction de la rapidité supposée de chaque mode de transport, en terme

De délai "**délai raisonnable d'acheminement**". Toutefois les tribunaux donnent une appréciation très large de la notion de délais raisonnables : un délai manifestement excessif. Cette interprétation limite pour beaucoup la responsabilité du transporteur en terme de ce retard

Exemple : en transport aérien les tribunaux ont convenu d'un retard d'acheminement pour un délai de plusieurs semaines!

III- CAUSES D'EXONERATION :

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard, est limitée par des causes d'exonération spécifiques à chaque mode de transport

Le transporteur doit pour cela prouver **le lien de causalité** entre le dommage et l'une de ces causes. C'est-à-dire prouvé que :

- Ou bien, le dommage peut résulter directement d'une de ces causes : C'est un cas général
- Ou encore, le dommage "pu résulter" d'une de ces causes : uniquement dans le cas des "causes particulières d'exonération"

Les causes particulières d'exonération n'existent que pour des transports routier et ferroviaire

Il y a alors renversement de la charge de la preuve : C'est au chargeur de prouver, s'il le peut, que le dommage ne résulte pas d'une des causes d'exonération (ou n'a pas résulté d'une des causes particulières d'exonération)

CAUSES D'EXONERATION
Maritime
Innavigabilité du navire, (à condition que le transporteur satisfait aux obligations de mise en état avec diligence raisonnable) Vice caché du navire, (à condition de prouver que l'examen a été fait avec une diligence raisonnable)

Faute nautique du fait du capitaines ou de préposés
 Faute du chargeur (défaut d'emballage, de marquage,...)
 Evénements son imputables au
 transporteur (accidents de la mer , faits de guerre, quarantaine,...)
 Actes de sauvetages
 Vices propres de la marchandises (périssables, malfaçons..)
 Freinte de route manquante en volume ou en poids admis par usages)

CAUSES D'EXONERATION

AERIEN	ROUTIER ET FERROVIAIRE	
<p>- Si toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ont été prises ou s'il était impossible de les prendre.</p> <p>- faute du chargeur en relation directe avec le dommage</p>	<p>Causes générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - faute ou ordre de l'ayant droit(ex : adresse inexacte) - vice propre de la marchandise - force majeure 	<p>Causes particulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emploi de véhicules ouverts (avec accord de l'expéditeur) - Manutention, arrimage, chargement, déchargement par l'expéditeur ou le destinataire. - Nature de la marchandises l'exposant naturellement à certains risques (ex : rouille) ou une perte totale ou partielle. - Défaut d'emballage. - Risques inhérents au transport d'animaux vivants. <p>ROUTIER SEUL :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insuffisance de marquage <p>FERROVIAIRE SEUL :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chargement défectueux mentionne sur la LVI. - Dédouanement non réalisé par le chemin de fer. - Risques inhérents à l'expédition irrégulière de marchandises exclues, ou admises sous conditions particulières.

SECTION 3 : LA MISE EN CAUSE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR:

__Pour conserver un recours contre le transporteur, il est nécessaire d'accomplir, dans les délais impartis, un certain nombre de formalités pour pouvoir prétendre à indemnisation.

I. LES FORMALITES A ACCOMPLIR:

Le recours contre le transporteur pour avarie, perte ou retard est ouvert à l'expéditeur, au destinataire ou au transitaire.

Afin d'être en mesure d'accomplir les formalités nécessaires pour mettre en cause la responsabilité du transporteur, le réceptionnaire doit d'abord à l'arrivée de la marchandise:

1. réceptionner la marchandise.
2. Vérifier l'état de la marchandise et sa conformité avec
 - le document de transport
 - le contrat de vente ou la facture
 - la liste de colisage
3. Vérifier l'exécution ou faire exécuter le dédouanement
4. Décharger éventuellement le véhicule (selon liner term en maritime, pour les envois de plus de 3 tonnes en routier et ferroviaire)

Ensuite si des avaries ou des pertes sont constatées, le réceptionnaire doit accomplir à l'arrivée les formalités suivantes en respectant rigoureusement les délais

Première situation : Cas des pertes et avaries

MODE DE TRANSPORT	DOMMAGES APPARENTS A LA LIVRAISON (avaries ou manquants)	DOMMAGES NON APPARENTS A LA LIVRAISON (avaries ou manquants)	PERTE TOTAL
----------------------	--	---	----------------

MARITIME	Réserves écrites au plus tard au moment de la livraison, par lettre recommandée	Réserves écrites dans 3 jours suivant la livraison (selon la convention de Bruxelles) NB selon la convention de Hambourg, délai de 15 jours à date de livraison	AUCUNE FORMALITE
AERIEN	Protestation écrite dans les 14 jours suivant la réception, par lettre recommande		
	<div>Réserves écrites portées sur LTA par le destinataire de la livraison</div> <div>CONSIEL PRATIQUES Il est préférable de :<ul style="list-style-type: none">- faire contresigner par le transporteur les réserves portées sur LTA- doubler ces réserves par l’envoi d’une lettre recommandée dans les délais</div>		
ROUTIER	<div>- Constat contradictoire avec le transporteur, à la livraison (si possible).</div> <div>- Réserves écrites portées sur la CMR à la livraison</div>	Réserves écrites dans les 7 jours suivant la livraison, par lettre recommandée	
FERROVIAIRES	Les avaries doivent être mentionnées sur in procès-verbal dressé par le chemin de fer	Délai de 7 jours pour réclamer le procès-verbal.	
	Le réceptionnaire doit demander immédiatement le procès-verbal sous peine de forclusion (recours possibles impossibles)		
SINON			
TOUT MODE DE TRANSPORT	L’action de la présomption de responsabilité du transporteur. La marchandise est présumée avoir été livrée en bon état. Le réceptionnaire peut établir la preuve contraire par tout moyen. La charge de la preuve est ainsi renversée.		

Deuxième situation en cas de retard

Mode de transport			
Maritime	Aérien	Routier	Ferroviaire
Mise en demeure de livrer par écrit le plus tôt possible une	Les réclamations écrites dans les 21 jours à compter de la	Réserves écrites dans les 21 jours à compter de la date	Réclamation écrite dans les 60 jours à compter de la

foi la date de livraison échu la date de mise en demeure est la date retenu par les tribunaux comme ouvrant le délai de repas selon la convention de Hambourg mise en demeure écrit dans les 60 jours à compter de la date de livraison	date de livraison	de livraison	date de livraison
SINON			
forclusion			

II) INDEMNISATION

Les textes fondamentaux définissent pour chaque mode de transport des limites maximales d'indemnisation en cas d'avaries, pertes ou retard ;

L'indemnisation est **calculée sur la base de la valeur départ de la marchandises** et ne prévoit de réparer que **le préjudice matériel**, à l'exclusion de tout autres dommages (exemple : préjudice commercial) ;

Comment lever ces limites ?

- 1- Le contrat de transport peut prévoir des limites supérieures par volonté des parties.
- 2- On peut établir à la livraison :
 - une déclaration d'intérêt, qui permet d'obtenir l'indemnisation d'autres préjudices que le préjudice matériel ;
 - une déclaration de valeur (quand la valeur de la marchandise est supérieur à la limite d'indemnisation), qui permet de porter le plafonds d'indemnisation à hauteur de la valeur déclarée.
- 3- En cas de preuve de faute lourde ou dols du transporteur (transport maritime, routier, ferroviaire) ou de faute inexcusable (transport aérien), les limites d'indemnisation tombent au bénéfices de l'ayant droits, et le transporteur peut être soumis à la réparations intégrale du préjudice subis

Exemples : entreposage de marchandise de valeur dans un local ouvert ; utilisation d'un véhicule non adapté au transport sans accord de l'expéditeur ; non respects des instructions raisonnables de l'expéditeur dûment stipulés sur le document de transport ; ...

Première situation : cas de perte et avaries

LIMITES D'INDEMNISATION FIXEES EN CAS DE PERTE OU AVARIE SELON CHAQUE MODE DE TRANSPORT			
Maritime	Aérien	Routier	ferroviaire
Limite la plus élevée entre :	17DTS/Kg sur la base du poids brut	8.33DTS/kg	Perte : Maximum de 17 DTS/Kg selon la

Selon la convention de Bruxelles : 2 DTS ² /Kg ou 66.67DTS/colis Selon la convention de Hambourg : 2.5 DTS/Kg ou 835DTS/colis			valeur de la marchandise, sur la base du poids brut + frais de transport et douanes Avarie : Indemnisation en fonction de la dépréciation de la marchandise + frais de transport et de douanes inclus proportionnellement à la dépréciation
---	--	--	--

Deuxième situation : cas de retard :

LIMITES D'INDEMNISATION FIXEES EN CAS DE RETARD SELON CHAQUE MODE DE TRANSPORT			
Maritime	Aérien	Routier	ferroviaire
Selon la convention de Bruxelles : pas d'indemnisation sauf délai convenu sur la connaissance Selon la convention de Hambourg : 2.5 fois le fret des marchandises en retard dans la limite du fret total, en cas de dépassement du délai convenu ou d'un délai raisonnable	17DTS/Kg sur la base du poids brut en cas de délai convenu ou manifestement excessif	Limitée au prix transport	Limitée à 3 fois le prix de transport

Ces plafonds d'indemnisation, différents selon les transports et ne prenant pas en considération les préjudices commercial et financier subis du fait des avaries, pertes ou immobilisations excessives des marchandises démontrent la nécessité d'acquiescer une couverture supplémentaire de ces risques en recourant à une assurance de transport

ETUDE CAS : CAS OUTIROR

La société OUTIRORO fabrique et commercialise des articles d'outillage, sur le marché français et à l'exportation particulièrement sur les marchés de l'union européenne elle organise pour la première fois une

expédition en DDU Oslo, de marchandises vers la Norvège. La marchandise voyage par transport ferroviaire de Lyon à Calais, puis par transport maritime de Calais à Oslo où elle sera prise en charge par le destinataire.

La marchandise au départ de Calais devait arriver à Oslo le 2 juin, l'avis d'arrivée parvient au réceptionnaire le 10 juillet.

À la livraison le destinataire constate que deux caisses contenant des tours et des presses mécaniques, consignées sur la liste de colisage et le connaissement maritime, sont absentes.

Deux jours plus tard, durant l'entreposage des marchandises, il constate qu'un carton de perceuse est détérioré.

L'examen de l'emballage et des machines permet de déterminer que le carton a été immergé ce matériel est totalement hors d'usage. Très mécontent le client en avise l'export de la société OUITIROR, vous êtes chargé du suivi du dossier.

- 1- quels sont les recours possibles ? qui doit les exercer ? le destinataire ? l'expéditeur ?**
- 2- la responsabilité du transporteur maritime peut-elle être mise en cause ? cela du chemin de fer ?**
- 3- comment procéder ? quelles sont les formalités à accomplir ? sous quels délais ?**
- 4- est-il possible d'obtenir un dédommagement pour le retard subi ? les pertes les avaries ? que devait spécifier le contrat de transport pour garantir des délais ?**
- 5- quelles indemnités espérer ? comment lever les limites d'indemnisation prévues par les conventions internationales ?**

Une semaine plus tard, aux termes d'un échange de courriers concernant le retard constaté à l'arrivée le transporteur maritime en impute la cause à un retard de la SNCF suite auquel la marchandise n'a pu embarquer sur le bateau initialement prévu.

Quant aux pertes et avaries, le connaissement maritime portait une réserve pour manquant concernant les deux caisses disparues rien n'était porté en réserve sur la LVI ; la SNCF incrimine le chargement, réalisé par l'expéditeur, d'être à l'origine des dommages subis.

Elle déclare également que le délai de réclamation concernant les dommages est dépassé.

- 6- le transporteur maritime peut-il ainsi se décharger de sa responsabilité ? La SNCF peut-elle s'exonérer de la sienne ? Rien ne peut-il être fait une fois les délais pour agir dépassés ?**

CHAPITRE 6 : LA TRAFIC DU TRANSPORT INTERNATIONAL

SECTION 1 : TRANSPORT MARITIME

I) Tarification sur les lignes régulières :

Il n'existe pas véritablement de règles communes en ce qui concerne les tarifs des conférences maritimes à l'exception :

Des conférences desservant les USA , et dont les tarifs doivent respecter la réglementation de ce pays ;

Des conférences intéressées aux lignes desservant des états ayant adhéré au « code de conduite des conférences maritimes » entré en vigueur le 6 Octobre 1983

D'une conférence à l'autre, les règles de tarifications pourront varier .les principes sont cependant plus ou moins communs

I 1 Le fret de base : pour les expéditions en conventionnel (sacs, caisses, fûts,...) le fret est généralement établi, pour un voyage donné, à l'unité payante (UP) .cette UP est la tonne ou le mètre cube, à « l'avantage du navire » cela signifie que l'on paire sur la base du plus élevé des 2 chiffres de la masse en tonnes et du volume en m3

Pour pratiquement toutes les conférences , existe un minimum de taxation applicable aux petits colis,et des règles particulières pour certaines marchandises (animaux, voitures , fûts vides,...) qui sont taxés à l'unité et non à UP

Les outsiders sont généralement moins chers que les conférences maritimes .ils appliquent un pourcentage de réduction par rapport au tarifs des conférences

Le taux de fret dépend presque toujours de la classe de la marchandise concernée (20 à100 classes suivant les conférences) est exprimé dans la monnaie de la conférence (souvent le dollar américain USD)

I 2 Les correctifs : on distingue 3 formes de correctifs : les correctifs conjoncturels, les correctifs appliqués en permanence et les ristournes

- **Les correctifs conjoncturels :** ils sont au nombre de 3 :

1. surcharge fuel ou BAF (Bunker Adjustment Factor) ou IFP (Interim Fuel Participation) :elle est destinée à intégrer les variations du prix des combustibles entre 2 éditions du tarifs .elle s'applique sous forme de pourcentage de majoration ou de minoration sur le fret de base .

2. surcharge monétaire ou CAF (Currency Adjustment Factor) :elle tient compte des variations de la devise dans laquelle est libellé le tarif.

3. surcharge d'encombrement portuaire : elle va majorer le prix sur certaines destinations ,où une immobilisation anormale du navire est à prévoir

- **Les correctifs appliqués en permanence :** ils sont au nombre de 4 :

1. Surtaxe colis lourd : pour les colis de plus de 5 tonnes

2. Surtaxe d'extra longueur : pour les colis de plus de 12 tonnes

3. Surfret de déroulement pour la desserte d'un port secondaire, pour certaines liaisons

4. Droits portuaires à la charge de la marchandise (péages, harbour-dues)

- **Les ristournes :** il existe 2 systèmes de ristournes appliqués par les conférences maritimes pour fidéliser les chargeurs en leur offrant des avantages de prix et pour faire face à la concurrence des outsiders :

1. **les ristournes de fidélité :** elles sont consentis par les conférences aux chargeurs qui contrastent un engagement de ne s'adresser qu'aux compagnies de la conférence .leur taux est de 8 à 9.5 % du fret si elles sont déductibles immédiatement et de 9 à 10 % si elles sont reversées tous les 6 mois sur l'ensemble des frets de la période.

2. **les taux de fret réduits** (de 10% environ) : ils sont appliqués par certaines conférences, sur l'Amérique du Nord par exemple, aux chargeurs ayant signé un contrat d'armement .ce contrat prévoit des dommages intérêts en cas de rupture de l'engagement du chargeur.

I.3 La pris en compte de la manutention portuaire : les « liner-terms » : ils concernent le contrat de transport et sont totalement indépendants des incoterms

Selon des conférences maritimes et les usages des ports , une part variable des frais de manutention est incluse dans le fret annoncé .cette part est constituée par les « liner-terms » ou »conditions de linges régulières » .

Deux cas de figures peuvent être présentés :

- Si le fret est coté depuis quai, cela signifie que les opérations de mise à bord et de calage ou saisissage sont à la charge du navire : elles sont donc incluses dans le fret et n'auront pas à être réglées séparément
- Si le fret est coté « FIO », ces frais, souvent dénommés « PLTC » (port liner terms charges) seront entièrement à la charge de la marchandise , à l'embarquement comme au débarquement .ils seront facturés par le transitaire portuaire consignataire de la marchandise , à l'intéressé à la marchandise (l'acheteur ou le vendeur selon l'incoterm retenu au contrat de vente).

Hors du paramètre du navire : en tout état de cause, les liner-terms ne définissent que les règles de partage des frais de manutention intervenant dans 'le paramètre d'un navire » .mais des opérations de manutention interviennent presque toujours hors de ce périmètre , dans ce qu'il est convenu d'appeler « le périmètre du port » . ces frais sont toujours à la charge de la marchandise .il s'agit par exemple , à l'export ,des frais des chargements du moyens de transport terrestre , de manutention proprement dit, de magasinage , de dédouanement, etc.,...Ces opérations sont effectuées plus ou moins rapidement ,à un coût très variable d'un port à l'autre .

I.4 La tarification des conteneurs : pour les conteneurs , certains transporteurs maritimes proposent des tarifs dits « à la boîte » (box rates) indépendants de la marchandise chargée .mais la plupart des conférences adoptent le fret de base calculé à la tonne ou au m3 , à l'avantage du navire ,et d'après la classe de marchandises

Les conférences prévoient toujours un minimum de taxation par conteneur, lequel est souvent plus élevé par rapport à la charge utile maximum (elle-même variable d'une ligne à l'autre selon l'équipement) ;s'appliquent ensuite la plupart des correctifs et ristournes citées en b

Les conteneurs sont ensuite soumis à des tarifications particulières .dans le cas par exemple d'une expédition FCL – FCL

I.5 La tarification en RO-RO :

Pour le RO-RO direct , le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées .il peut être forfaitaire (pour les voitures par ex) ,ou calculé en fonction de la longueur de la remorque ,avec un correctif de poids.

Pour le RO-RO indirect, les conteneurs sont taxés comme pour un porte conteneur, mais les frais de chargement seront plus élevés .pour le reste du RO-RO indirect , les prestations de l'armement seront facturés en sus du fret.

II TARIFICATION DANS LE CADRE D'UN CONTRAT D'AFFRETEMENT :

II.1 Fret de base : il se négocie en principe librement .toutefois les fréteurs publient parfois des tarifs ,mais ceux-ci ne constituent alors que des maxima .ces frets ne couvrent jamais le chargement et déchargement ,réalisés aux frais et risques de l'affréteur.

Pour un affrètement au voyage, le fret peut être établi soit au forfait,soit à la quantité (poids le plus souvent).le forfait doit en fait être entendu comme un minimum ,car il sera réévalué proportionnellement si la quantité de marchandise chargée est supérieure à celle mentionnée à la charte partie .si la marchandise ne peut être chargée partiellement ou en totalité, le forfait sera dû néanmoins.

Dans les affrètements à temps ou coque nue , le fret se calcule à la durée (jour,semaine,mois) courant en général du jour de mise à la disposition jusqu'à la fin du chargement .ce prix est en fonction de la capacité du navire ,en tonne de port en lourd.

II.2 Les surestaries : dans l'affrètement au voyage ,il est dans l'intérêt du fréteur que le navire soit immobilisé le moins longtemps possible .or les opérations de chargement et de déchargement sont organisées par l'affréteur ; en général , le contrat prévoit ,au chargement comme au déchargement , un certain laps de temps,appelé « staries » ou « jours de planche » qui courent en général 24 heures après que le capitaine ait fait savoir par une « notice of readiness » qu'il était prêt à réaliser ces opérations .si le temps imparti est dépassé, prolongeant l'immobilisation du navire ,l'affréteur devra régler des surestaries proportionnelles au dépassement ,et dont le taux est défini dans la charte partie .certains contrats prévoient le versement d'une « prime de célérité » si le navire est libéré plus rapidement que prévu.

SECTION 2 : LE TRANSPORT AERIEN :

Ce sont en général les règles de tarification de la convention IATA qui sont utilisées par toutes les compagnies.

ILLES PRINCIPAUX TARIFS AERIENS :

	Condition d'application		Prise en compte du	
	Relation	marchandises	Poids	Volume
Tarifs général	Pour une relation aéroport-aéroport donnée.	Pour toutes marchandises.	Par tranches.	Si rapport volume/poids est supérieur à 6.
Corates	Pour une relation donnée.	Pour une catégorie de marchandises donnée.	Par tranches avec minimum.	Si rapport volume/pois est supérieur à 6.
Tarifs spéciaux	Pour toutes les relations (par référence au tarif général).	Pour une catégorie de marchandise donnée.	Par tranches, ou forfait.	Règles variables selon la catégorie de marchandises.
Tarifs U.LD	Pour une relation donnée.	Pour toutes marchandises.	-Forfait jusqu'au poids pivot. - par Kg au dessus.	Non pris en compte,dans la limite de la capacité de l'ULD.

II.LE TARIF GENERAL :

Ce tarif est établi pour relation aéroport – aéroport donnée. Il peut aussi être utilisé au départ d'autre aéroport si la compagnie aérienne le souhaite.

Il est indépendant la nature de la marchandise, et il est établi par tranches de poids, en général. Ces tranches sont les suivantes :

- Moins de 45 Kg
- De 45 à 100 Kg
- De 100 à 300 Kg
- De 500 à 1000 Kg
- Plus de 1000 kg.

Le pois taxable est le poids réel en Kg ou, pour les marchandises volumineuses, le volume en dm³ divisé par 6, soit une équivalence 1t=6 m³. dans ce cas, les marchandises légères seront fortement avantagées par rapport au transport maritime.

Ex : pour un envoi d'une tonne et de 5 m³, l'expéditeur paiera 1 Up en aérien (5/6<1) contre 5 UP en transport maritime.

Compte tenu de la forte dégressivité du tarif, il peut être intéressant de « **payer pour** » un poids supérieur au poids réel.

Ex : Si le tarif s'établit ainsi :

45 – 100 Kg	: 35 FRF le Kg
100 – 300 Kg	: 28 FRF le Kg

L'exportateur qui a 85 Kg à charger aura intérêt à payer pour 100 Kg car 85 x 35 = 2.975 FRF alors que 100 x 28 = 2.800 FRF.

La compagnie aérienne appliquera automatiquement la « règle du payant pour » au bénéfice du chargeur.

Elle n'informerait pas le chargeur qu'il peut gratuitement expédier 15 Kg supplémentaires pour atteindre les 100Kg.

Le tarif se caractérise par la règle de minimum de perception de l'ordre de 300 à 500 FRF. ce minimum pénalise les très petites expéditions (inférieure à 5 ou 10 Kg). De ce fait, il est conseillé de s'adresser à des groupements ou à des sociétés de fret express, qui n'appliquent pas cette règle.

III. LES TARIFS SPECIAUX :

- **les tarifs préférentiels ou Corates (Specific Commodity rates) :** Ils sont applicables, pour une relation donnée, par 300 ou 500 catégories de marchandises expédiées au minimum par 100 kg (pour certaines d'entre elles, par 300 ou 500 Kg minimum).

Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes. Les intermédiaires spécialisés disposent d'une liste de marchandises pouvant bénéficier de corates sur une relation donnée. Cette liste s'est considérablement réduite ces dernières années, et sur certaines destinations, elle a disparu.

- **les tarifs de classification ou « class rates » :** ils sont particuliers à un type de marchandises. ils sont applicables sur l'ensemble ou une grande partie des relations aéroport-aéroport d'une zone IATA donnée. Ils sont construits par application d'un pourcentage de réduction (journaux, périodiques,...) ou de majoration (animaux, bijoux,...) par rapport au tarif général.

- Les tarifs à l'unité de chargement (ULD : Pour les ULD, des tarifs favorables sont appliqués sur certaines liaisons. Le contenant lui-même (palette, igloo, conteneur) n'est pas taxé si c'est une ULD avion IATA. Une tare forfaitaire est déduite pour les ULD non IATA. Les marchandises sont taxées forfaitairement (pour une relation donnée), quelle que soit leur nature « freight all kind » à ce forfait correspond un « poids pivot », définition par catégorie d'ULD. Si le poids des marchandises est supérieur au poids- pivot, les kg supplémentaires sont taxés à un tarif très favorable.

Exemple de tarification en ULD :

Expédition de Paris à New York d'un igloo avec filet type UAA, contenant 50 caisses carton mobilier métallique pour un total de 11 m³ et 2.172 kg

Dimension de l'igloo :

Base palette : 88 X 125 (soit 2.24 X 3.18m)

Volume chargeable maximum : 12.4 m³

Poids maximum admissible : 3.675 kg

Tare : 239 kg

Tarif ULD :

Poids pivot sur Paris – new York : 1.980 kg

Minimum de taxation : .189 FRF

Par kg au –dessus de pivot : 6 FRF

Cotation :

L'igloo chargé à un poids brut de 2.411 kg (2.172 + 239) ,mais on ne paiera que sur le poids net de 2.172 kg .la LTA fera apparaître le calcul suivant :

Code tarif	poids	prix	Commentaire
X	239	0	Tare de l'ULD
U	1.980	14.189	Forfait correspondant au pivot
E	192	1.152..	Kg au dessus du pivot (2172 - 1980)*6
	2.411	15.341	

IV .LES FRAIS ANNEXES :

Un certain nombre de prestation peuvent être fournies par la compagnie ou l'agent, et seront facturées à part sur la LTA dans une des 2 colonnes, et dans la case 25 .il peut s'agir par exemple :

- De frais d'enlèvement, des camionnages, de livraison, d'entrepôts, etc.,..
- De prime d'assurance
- De droits de douane et taxes payés par la compagnie lorsqu'elle prend en charge le dédouanement à l'arrivée
- De frais de compte remboursement
- De primes pour marchandises dangereuses
- Etc

Tous ces frais sont tarifés et repérés par un code dont les deux premières lettres définissant la nature de l'opération, et la dernière (A ou C) précise s,qui de l'agent ou de la compagnie perçoit cette somme

SECTION 3 : LE TRANSPORT ROUTIER :

La convention CMR ne contient pas de tarif, et la tarification de référence ne s'applique qu'aux transports intérieurs. Les frets sont donc librement négociables à l'international.

I -NEGOCIATION DES FRETS :

La concurrence sévère dans le domaine du transport routier international est pour les groupages et surtout pour les envois complets, les frets sur une relation donnée varient de façon très importante d'un transporteur ou transitaire à l'autre. Ceci peut s'expliquer pour trois raisons :

- Par la difficulté qu'il y a à déterminer le coût exact d'un transport
- Par les contraintes de régularités du service qui incitent les intervenants « à casser les prix » pour ne pas faire voyager les camions à moitié vides
- Par le raisonnement au coût marginal des transporteurs à la recherche de frets de retours ,etc

Pour le groupage cependant, des tarifs sont souvent proposés par les commissionnaires de transport .ils sont en général établis par zone de destination, pour des expéditions de porte à porte .ils sont le plus souvent indépendant de la nature des marchandises, le volume étant fréquemment pris en compte sur la base d'une équivalence 3 m3 = 1 tonne .ils ne comportent pas de tranches de poids mais sont toujours négociables.

II - LES SERVICES ANNEXES :

Pour éviter de se lancer dans une concurrence par les prix qui pourrait être suicidaire, les grands transitaires routiers mettent de plus en plus l'accent sur le service rendu : rapidité d'enlèvement , garantie de délai, prix intégrant toutes les prestations annexes (administration, dédouanement, dégroupage, assurance,...)

Dans le cadre de TIR, il faut lorsqu'on sollicite plusieurs prestataires faire des comparaisons en tenant compte en particulier des services annexes au transport proprement dit.

CHAPITRE 7 : LES ASSURANCES TRANSPORT

SECTION 1 : QUEL EST LE COUT DE L'ASSURANCE ?

Il faut tout d'abord avoir à l'esprit que l'assurance transport n'est pas obligatoire. Cependant, elle le devient au départ et à l'arrivée de certain pays en développement.

Le coût moyen de l'assurance s'établit mondialement autour de 8% (soit moins de 1%). Ses limites inférieures et supérieures sont les suivantes :

- Limite s inférieurs : Il est rare que le taux de prime soit inférieur de 1%.
- Limite supérieures : Il rare que ce taux dépasse 2%, sauf dans certain trafics de ou vers les pays en développement, ou il peut, dans certain cas variés entre 5% et 8%.

Dans la majorité ses cas, le taux de prime varie de 1% à 2%.

Le taux de prime dépend d'un certain nombre de facteurs à savoir :

- La nature de la marchandise ;
- La nature de l'emballage ;
- Le mode de transport ;
- L'itinéraire du moyen de transport ;
- La nature des garanties demandées ;

SECTION 2 : COMMENT ASSURER LES RISQUES DU TRANSPORT MARITIME ? :

D) LES DIFFERENTES CATEGORIES D'AVARIE :

On distingue **2 formes d'avaries** :

I-1-Les avaries particulières : ce sont celles qui affectent particulièrement la marchandise de l'assuré, et pas les autres.

I-2-les avaries communes : la définition d'une avarie commun est : « Il y a acte d'avarie commune quant, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver les propriétés engagées dans une aventure maritime commune » L'avarie commune est une notion juridique qui ne concerne que le transport maritime. Le navire et les marchandises qu'il transporte sont engagés dans une « aventure commune » dès lors que le transport maritime prend naissance.

A la suite d'une avarie commune, les marchandises sauvées contribueront au dédommagement des marchandises sacrifiées pour le bien commun et aux avaries et frais supplémentaires supportés par le navire.

L'avarie commune est un risque majeur (extrêmement fréquent) que l'opérateur avisé ne peut se permettre de négliger.

A l'arrivée du navire, à la suite à la suite à une avarie commune, un expert est nommé appelé dispacheur ou en anglais « average adjuster ». Il va établir une dispache d'abord provisoire, puis définitive, à l'aide d'une masse de documents :

- **les documents de base** : Il s'agit du rapport de mer, des rapport d'expertise du corps du navire et de la cargaison, du manifeste de chargement, du plan de chargement, des connaissements chef et des facteurs CIF correspond à chaque connaissement

• **Les facteurs des dépenses** : Ces dépenses concernent les frais et sacrifices engagés pour sauver le navire et sa cargaison, les frais accessoires de cale-sèche, le remorquage, les matières consommées, le relevé des salaires et des vivres de l'équipage, les procès-verbaux de perte de matériels, le relâche ; de déroulement, les frais de manutention, de stationnement,....

II- LES FORMES DE GARANTIE :

Il existe 4 formes de garantie dans le cadre de l'assurance des facultés dans le cadre du transport maritime.

II-1- LA GARANTIE FAP : D'une manière générale, l'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle FAP (France d'avarie particulier). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières et couvre a contrario l'avarie commune. Elle est retenue, dans les incoterms, par le cif, comme obligation minimum d'assurance à la charge du vendeur. Son taux de prime :1% .

II-2- LA GARANTIE FAP ...SAUF : Cette garantie couvre l'avarie commune, et les avaries particulières subies par les marchandises par suite de l'un des événements énumérés après le « sauf » ; Ce type de garantie permet à l'assurance de moduler les risques assurés ; Les textes donnent une liste d'événements pouvant causer des dommages, l'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements .

Liste des événements que l'assuré peut choisir de couvrir pour les avaries particulières subies par sa marchandise

- Naufrage chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport.
- Abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces.
- Voies d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison.
- Chute de colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, le transbordement ou débarquement.
- Déraillement, heurt, renversement, chute ou brise de véhicule terrestre de transport.
- Eroulement, de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art.
- Ruptures de digues ou de canalisations, d'arbres, éboulements ou avalanches.
- Inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcles de glaces, raz-de-marée.
- Eruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisée.
- Incendie ou explosion.
- Chute d'aéronefs.

II-3-LA GARANTIE « TOUS RISQUES » :

cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de fin de parcours .Elle couvre l'avarie commune, les avaries particulières et les risques de vol total ou partiel, ou de perte et non- livraison, ainsi que les frais et dépenses engagées pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

En cas d'interruption du voyage, les frais de déchargement, magasinage, transbordement et acheminement de la marchandise jusqu'au lieu de destination désigné dans la police sont pris en charge par l'assureur.

II-4- LA GARANTIE « GUERRE ET MINE » :

Cette garantie est toujours couverte séparément des autres garanties, sur un avenant spécial à la police d'assurance. Le taux de prime est faible : 0,3% pour les parcours « sans histoire » et 3% pour la majorité des parcours « à risque ».

SECTION 3 : COMMENT ASSURER LES RISQUES DES TRANSPORTS TERRESTRES ? :

La notion d'avarie commune n'est pas retenue pour les transports terrestres. On distingue 2 formes de garanties :

- La garantie « accidents caractérisés » : Elle couvre les conséquences d'événements majeurs limitativement énumérés dans le texte de la police.
- La garantie « tout risque » : Elle couvre les dommages et perte matériel, les pertes de poids ou de quantité, les disparitions et les vols.
- Les risques « guerre, grève et assimilés » font l'objet d'une convention spéciale, sur avenant à la police principale.

SECTION 4 : COMMENT ASSURER LES RISQUES DU TRANSPORT AERIEN ? :

La garantie proposée par les assureurs est une garantie du type « tous risques », s'entendant de magasin à magasin. Les risques « guerre et mines » sont couverts sur avenant. La garantie est couverte généralement, soit par la compagnie aérienne elle-même, soit par le transitaire, à l'aide de leur police tiers chargeur.

SECTION 5 : CARACTERISTIQUE DE LA GARANTIE :

I- ETENDUE DE LA GARANTIE :

D'une manière générale, les assurances vont de magasin départ à magasin arrivée. Ainsi, pour les transports maritimes aérien, elle englobe les transports terrestres d'approche au port ou à l'aéroport départ, et de fin de parcours.

II--DUREE DE LA GARANTIE :

- Transport maritime : jusqu'à 60 jours après le déchargement du navire
- Transport aérien : jusqu'à 15 jours après l'arrivée à l'aéroport
- Transport terrestre : 15 jours après l'arrivée à destination

III-QUELLE SOMME ASSUREE ?:

L'assurance-transport ne porte que sur des éléments quantifiables. Les compagnies d'assurance admettent que la valeur assurée soit artificiellement augmentée (jusqu'à 20%). Cette marge de 20% compense, dans l'esprit des assureurs, le préjudice commercial occasionné à l'entreprise par un de transport.

IV- LES EXCLUSION DE LA GARANTIE :

Quelque soit la garantie souscrite, les risques suivants sont exclus :

- Le vice propre de la marchandise.
- Le défaut, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage.
- Les chargements défectueux de marchandises à l'intérieur de caisses, de conteneur, etc.
- Le préjudice commercial.
- La faute « inexcusable » de l'assuré, c'est-à-dire celle accomplie « témérairement et en sachant que la perte ou le dommage en résulteraient probablement ».

SECTION 6 : AUPRES DE QUI S'ASSURER ?:

I- LES INTERVENANT :

L'assuré peut être s'assurer auprès :

- D'une compagnie d'assurance de son pays.
- D'un agent d'assurance (mandataire de la compagnie d'assurance)
- D'un courtier (mandataire de ses clients auprès des compagnies d'assurance)
- D'un transporteur ou un transitaire.

La réglementation de certains pays exige que l'assurance transport soit couverte auprès d'une compagnie d'assurance de ces pays.

II-LES DIFFERENTES POLICES PROPOSEES :

Il existe 4 formes principales de police d'assurance transport :

II-1-LA POLICE AU VOYAGE : Cette police couvre au coup par coup, et d'impose pour une expédition isolée.

II-2-LA POLICE « à alimenter » : Cette police est adaptée pour les gros contrats, pour lesquels on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime. L'assuré émettra des « avis d'aliment » au fur et à mesure de la mise en risque des expéditions.

II-3-la police « d'abonnament » ou « épilice flottante » :

Elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation et l'importation, pendant une année entière. Elle est renouvelable par tacite reconduction.

Remarque :

En ce qui concerne la police à alimenter et la police d'abonnement, elle se caractérise par le plein, et la franchise.

- **Le plein** : C'est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport (ex : 10 millions de DH sur un seul bateau). Si le plein est dépassé lors d'une expédition donnée, l'assuré doit prévenir la compagnie d'assurance pour qu'elle puisse prendre ses dispositions (ex : recourir à la réassurance). Si la compagnie n'est pas informée et qu'il y ait une avarie entraînant une perte totale, elle remboursera jamais qu'à hauteur du plein.

- **La franchise** : Elle élimine les petits sinistres, qui ne seront pas remboursés. Elle est égale à la part du montant qui reste « couverte » par l'assuré lui-même.

II-4. La police « tiers chargeur » :

Cette police est mise à la disposition de leur clientèle par les transporteurs ou par les transitaires. C'est généralement l'option retenue par les PME qui le trouvent pratique se confier à leurs prestataire de services l'assurance transport en même temps qu'elle confier le transport, le dédouanement,...

SECTION-7- : COMMENT OBTENIR UN REMBOURSEMENT RAPIDE EN CAS D'AVARIE ?

I-le DOSSIER DE REMBOURSEMENT :

Il doit être présenté, selon le cas la compagnie d'assurance, à l'intermédiaire d'assurance ou au transporteur (ou transitaire) en cas de police tiers chargeur. Si le dossier est complet, la compagnie est tenue de rembourser l'assuré dans le mois de sa réception. S'il assuré tarde à présenter ce dossier, la compagnie bénéficie d'une prescription de 2 ans. Toutefois, cette dernière peut être interrompue ou suspendu conformément à la loi.

Le dossier de remboursement doit contenir 5 catégories de document :

Catégorie de document	Justification
L'original du titre de transport	Il fut original du connaissance de la LTA, des lettres de voitures ; les copies ne sont pas acceptées. Il constitue la preuve du transport international.
L'origine du certificat d'assurance	Il constitue la preuve de l'assurance. Il est aussi appelé « avenant de banque » dans les opérations de crédit documentaire.
La facture commerciale	Elle apporte la preuve de le somme assurée.
Les réserves prises sur le bon de livraison, la lettre confirmant ces réserves et les réponses obtenues (les photocopies sont acceptées)	<p>Les réserves contre le dernier transporteur sont essentielles pour la compagnie d'assurances, car elles permettent l'exercice du recours contre les transporteurs, si ceux-ci sont responsables. Certains assureurs déduisent de leur remboursement le montant des recours qu'ils ne peuvent effectuer du fait de l'absence de ces réserves contre le dernier transporteur .Les réserves sont faites sur le bon de livraison .Elles doivent être précises, datées, et confirmées le jour même par lettre recommandée contre le dernier transporteur. la photocopie. La photocopie du bon de livraison, la copie de la lettre de confirmation et les réponses obtenues sont indispensables à la compagnie d'assurance.</p> <p>Attention : Les réserves générales n'ont aucune valeur juridique.</p> <p>En cas de dommage non apparents, les réserves ne peuvent être faites sur le bon de livraison. La lettre recommandée devra être envoyée avant l'expiration de 3 jours calendaires de la réception en transport maritime, 7 jours ouvrables en transports terrestres, 14 jours calendaires en transports aériens.</p> <p>Attention : le manquant d'un ou plusieurs colis est assimilé à un dommage apparent.</p>

II- LE REMBOURSEMENT DES FRAIS ANNEXES :

Si les marchandises a été endommagée à la suite d'une avarie ; l'assuré est tenu conformément aux conditions générales des polices d'assurance transport à prendre toutes les mesures conservatoires pour éviter une aggravation des dommages. Cela impose des tris, des manutentions, des déplacements de techniciens qui iront évaluer l'étendue du sinistre,... Ces diverse manipulations se traduisent par des frais supplémentaires. Ces derniers doivent être évalués par l'assuré et les exposer par écrit à la compagnie d'assurance .En pratique, il faut réclamer le remboursement des frais en même temps que le remboursement du proprement dit.

Bibliographie :

- TECHNIQUES DU COMMERCE INTERNATIONAL : Mr Tahar DAOUDI
- Cours de techniques du commerce international/ management import export : Mr A. BELGHITI
- EXPORTER : 18^{ème} édition FOUCHER
- Commerce international : Ghislaine. Legrand et Hubert Martini