

OFPPT



ROYAUME DU MAROC

مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل
Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail
DIRECTION RECHERCHE ET INGENIERIE DE FORMATION

**RESUME THEORIQUE
&
GUIDE DE TRAVAUX PRATIQUES**

**MODULE 23 : TECHNIQUES LOGISTIQUES DU COMMERCE
INTERNATIONAL**

SECTEUR : TERTIAIRE

SPECIALITE : TSC

NIVEAU : TECHNICIEN SPECIALISE

ELABORE PAR : CHELLAOUI ELHOSSAINE

2014

sommaire

DUREE : 120H

OBJECTIF OPERATIONNEL DE PREMIER NIVEAU.....5
 DE COMPORTEMENT.....5
 COMPORTEMENT ATTENDU.....6
 CONDIONS D’EVALUATION.....6
 CRITERES GENERAUX DE PERFORMANCE :.....6-7
 OBJECTIF OPERATIONNEL DE SECOND NIVEAU.....6-7
 introduction.....8-9

CH 1 : Les opérations import/export.....10

- 1. La recherche des clients à l’étranger.....10
- 2. La préparation de la commande.....10
- 3. L’expédition de la marchandise.....10
- 4. Réceptionner la marchandise et procéder aux règlements.....12

CH 2 : Les techniques d’emballage de la palettisation et la conteneurisation.....15

- 1. présentation des emballages.....15
- 2. analyse des relations entre l’emballage et l’assurance.....16
- 3. les aspects juridiques de l’emballage.....16
- 4. les aspects techniques de l’emballage.....17
 - 4.1 Marquage et étiquetage.....17
 - 4.2 la palettisation :.....18
 - 4.3 La conteneurisation.....19

CH 3 : modalités de transports internationaux27

CH 3.1 : Le transport maritime.....27

- 1. présentation du cadre juridique.....27
- 2. Analyse de la tarification.....27
 - 2.1 Les différents navires.....27
 - 2.2 Règles de tarification.....29
- 3. explication du contrat de transport.....32
 - 3.1 Obligations des parties.....32
 - 3.2 Les documents.....32
- 4. Responsabilité du transporteur maritime.....33
 - 4.1 La présomption de responsabilité.....33
 - 4.2 Réserves faites par le transporteur.....33
 - 4.3 Clauses d’exonération.....33
 - 4.4 La réception des marchandises.....34
- 5. Le transport fluvial.....36
 - 5.1 Présentation.....36
 - 5.2 analyse.....37

CH 3.2 : Le transport aérien.....

..42

1. présentation du transport aérien.....	42
2. Analyse des techniques du transport aérien:	42
2.1 Les différents intervenants en transport aérien :	43
2.2 les appareils :	43
2.3 Manutention et unité d chargement (ULD) :	43
3. Explication des différents contrats de transport aérien :	44
3.1 Les parties au contrat de transport aérien :	44
3.2 Les parties au contrat de transport aérien	44
3.2.1 Les parties au contrat de transport aérien Les instructions de l'expéditeur :	44
3.2.2 Les parties au contrat de transport aérien Le document de base du transport aérien :	44
3.3 la tarification :	45
CH 3.3: Transport routier.....	48
1. présentation du transport routier :.....	48
2. Analyse des modalités du transport routier(TIF) :.....	48
explication de la réglementation et des techniques :.....	49
3.1 REGLEMENTATION DU T .I.R:	49
3.2 TECHNIQUES DU T.I.R:	50
3.3 les documents du TIR:	50
3. exercices :	51
CH 4.l'assurance transport.....	52
1. présentation des types d'assurance	52
2. analyse des types de polices.	52
3. types de garanties.....	53
4. Analyse et gestion des sinistres liés au transport des marchandises :.....	53
5. gestion des sinistres et dommages :	53
6. pièces à fournir pour la gestion des sinistres et dommages de calculs des assurances.....	53
7. La Société Marocaine d'Assurance à l'Exportation "S.M.A.E.X"	54
8. exercices :.....	56
CH 4. Les incoterms.....	57
1. présentation.....	60
2. analyse.....	62
3. exercices.....	67
CH 5:La douane Marocaine	71
1. présentation des sources et formalités douanières.....	71
1.2 La Douane et le statut avancé.....	72
1.3 mission de la douane:.....	73
2. Analyse des formalités douanières.....	75
2.1- La déclaration :.....	75
2.2 -Le déclarant :Selon cet article, qui sont les responsable de la déclaration de la marchandise	77
2.3 - Conditions d'application du tarif douanier à l'importation :	77
2.4: L'INFRACTION DOUANIERE	79
2.5: La modernisation et l'accélération des procédures de dédouanement :.....	80
3. Explication des procédures de dédouanement	81
3.1 : Le circuit de dédouanement :	81
3.1.1 : Schéma du circuit de dédouanement à l'import :	81
3.1.2Circuit de dédouanement à l'export.....	82
3.2 : Droit de douane.....	83
4. les cautions de droit de douane : Crédit d'enlèvements –Obligations Cautionnements :.....	84
4.1. Le crédit d'enlèvement :	85
4.2 les obligation cautionnées :	85

DUREE : 120H

OBJECTIF OPERATIONNEL DE PREMIER NIVEAU DE COMPORTEMENT ATTENDU

Pour démontrer sa compétence, le stagiaire doit maîtriser les procédures de transport et de dédouanement des marchandises de change à l'import et à l'export selon les conditions, critères et les précisions qui suivent.

CONDITIONS D'EVALUATION

- Individuellement
- A partir d'étude de cas et de simulation
- A partir de données de la réalité marocaine

CRITERES GENERAUX DE PERFORMANCE :

- Utilisation de la réglementation en vigueur ;
- Choix du mode de transport approprié
- Respect des consignes et du temps alloué au dédouanement ;
- Respect des règles d'utilisation de l'équipement et du matériel informatique(DUM).

PRECISIONS SUR LE COMPORTEMENT ATTENDU	CRITERES PARTICULIERS DE PERFORMANCE
A. Maitriser les préalables d'une opération import/export	Rechercher des clients à l'étranger Préparer la commande Expédier la marchandise Réceptionner la marchandise et procéder aux règlements
Connaître les techniques de l'emballage, la palettisation et la conteneurisation	Définir les emballages Préciser la relation entre l'emballage et l'assurance Connaître les aspects juridiques de l'emballage Connaître les aspects techniques de l'emballage Connaître le classement des emballages

<p>B. Maitriser les transports internationaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le transport international Maritime <ul style="list-style-type: none"> - Législation du transport maritime - L'offre du transport maritime - Les techniques du transport maritime - Le contrat du transport maritime - Le contrat d'affrètement - La tarification du transport maritime • Le transport international aérien <ul style="list-style-type: none"> - Organisation internationale du transport aérien - Techniques du transport aérien - Le contrat du transport aérien - La tarification du transport aérien • Le transport international routier <ul style="list-style-type: none"> - Le cadre juridique du transport international routier - Les techniques du transport international routier - Les documents du transport international routier - Le contrat du transport international routier - La tarification du transport international routier • Le transport international ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> - Le cadre juridique du transport international ferroviaire - Les techniques du transport international ferroviaire - Les modalités du transport international ferroviaire - Les documents du transport international ferroviaire
<p>C. Maitriser la responsabilité des transporteurs internationaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le contrat de transport international • La responsabilité du transporteur international • La mise en cause de la responsabilité du transporteur
<p>D. Etudier les assurances-transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Connaître le cout de l'assurance • Assurer les risques du transport maritime • Comment assurer les risques du transport terrestre • Assurer les risques du transport aérien • Les caractéristiques de la garantie • Au//près de qui s'assurer • Obtenir un remboursement rapide en cas d'avarie

E. Les incoterms CCI 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Calculer les incoterms selon les différents modes de transport
F. Préciser le rôle et les missions de l'administration des douanes et des impôts indirectes (ADII)	<ul style="list-style-type: none"> • le rôle économique • Le rôle fiscal • le rôle protectionniste • structure et organisation de la douane
G. Les lieux d'accomplissement des formalités douanières	<ul style="list-style-type: none"> • Lieux d'acheminement des marchandises • Les bureaux de douane • Les magasins et aires de dédouanement • Le dédouanement à domicile
H. Connaître les régimes douaniers	<ul style="list-style-type: none"> • les régimes fondamentaux • les régimes économiques • les régimes particuliers
I. Les différentes déclarations douanières	<ul style="list-style-type: none"> • La déclaration unique de marchandise • Les autres déclarations • La déclaration informatisée (système BADR)
J. Les circuits de dédouanement des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> • A l'import • A l'export • Rôle du transitaire
K. Les droits et taxes douanières	<ul style="list-style-type: none"> • Le droit d'importation • La TVA • Les autres taxes
K. Les facilités de paiement douanières	<ul style="list-style-type: none"> • Le crédit d'enlèvement • Les cautions en douane
L. Les infractions douanières	<ul style="list-style-type: none"> • Les différentes sanctions douanières

OBJECTIF OPERATIONNEL DE SECOND NIVEAU

LE STAGIAIRE DOIT MAITRISER LES SAVOIRS, SAVOIR-FAIRE, SAVOIR- PERCEVOIR SAVOIR-ETRE JUGES PREALABLES AUX APPRENTISSAGES DIRECTEMENT REQUIS POUR L'ATTEINTE L'OBJECTIF DE PREMIER NIVEAU, TELS QUE :

1. Connaître l'importance des opérations import export , emballage palétisation et conteneurisation
2. connaître les différents modalités de transport, les responsabilités des transporteurs et les assurances transport ainsi que les contrat de transport(incoterms CCI 2010).
3. connaître l'utilité de la douane , les déclarations douanières, les droits et taxes, les facilités de paiement douanières et les infractions douanières

Introduction

Le commerce international est l'échange de biens, de services et capitaux entre pays. Il s'effectue entre les habitants de deux ou plusieurs pays. Il comprend les importations, achats à l'étranger et les exportations, ventes à l'étranger des biens produits à l'intérieur d'un pays.

Ce type de commerce existe depuis des siècles (route de la soie) mais il connaît un nouvel essor surtout ces deux dernières décennies. Les échanges commerciaux internationaux ont grandement augmenté, plus particulièrement pour les pays développés et pour les nouveaux pays industrialisés, favorisant la croissance de ces derniers. Les pays les moins avancés n'ont pas connu une telle hausse des échanges commerciaux internationaux. Le volume du commerce mondial a été multiplié par quinze à partir des années 1950 et 1960 et il a encore triplé depuis la chute du mur de Berlin.

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques du commerce international (ainsi que les données informatives ou financières s'y rapportant) la logistique comprend les manutentions, la gestion des stocks, l'entreposage, les transports, les conditionnements, les approvisionnements, les techniques du commerce international.... Certains la définissent comme « l'ensemble des activités ayant pour objet la mise en place au moindre coût d'une quantité déterminée d'un produit à l'endroit et au moment où la demande existe ». D'autres la qualifient comme « Mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation. » en réalité la logistique concerne toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

la maîtrise de la logistique constitue un avantage concurrentiel pour une entreprise et même pour un pays, dans la mesure où sa maîtrise est source de réduction des coûts. une bonne coordination entre les éléments d'une chaîne logistique (clients, intermédiaires, fournisseurs...) permet d'obtenir les produits en bon état, au bon moment en bonne quantité même si les clients se situent dans des endroits loins voire même difficile d'accès.

la logistique internationale comprend Le transport, maillon principal de la chaîne logistique du commerce international. Il se subdivise en quatre modes à savoir les modes terrestre, aérien, ferroviaire et maritime. le développement de ce dernier est étroitement lié à celui du commerce international. c'est le principal mode de transport de marchandises dans le monde. À peu près 98% des échanges empruntent à un moment ou à un autre de la chaîne multimodale, la voie maritime. Certains experts britanniques estiment que 3/4 du commerce mondial exprimé en poids alimente les marines.

la logistique international suppose d'abord que les commerciaux cherchent des fournisseurs des clients étrangers. Ensuite, il faut voir la commande et expédier la marchandise en cas d'exportation.il faut choisir le bon contrat, les bons moyens d'emballage et en identifiant les moyens de transport les plus adéquats ainsi que l'assurance et les intermédiaires (transitaires transporteurs.....). En fin, la connaissance des bases des régimes et techniques douanières, les droits de douanes les facilites de règlement douanier, les infractions douanières, aura sûrement un impact positive sur le commerce international.

le module techniques logistiques du commerce international met L'accent sur ces différents étapes incontournable au commerce international. Que ces formalités soient faites par l'opérateur lui-même ou par des intermédiaires, la connaissance préalable des différentes 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 commerciale.

CH 1 : Les opérations import/export

L'importation est définie comme l'achat à l'étranger, elle suppose la recherche de clients et une fois commande et livraison faite il faut préparer sa réception. Alors que l'exportation c à d la ventes à l'étranger des biens produits à l'intérieur d'un pays, suppose la préparation de la commande et l'expédition de la marchandise

1. La recherche des clients à l'étranger

Face à un marché mondial vaste et dynamique, il peut être difficile de découvrir les marchés qui seront lucratifs et de savoir comment promouvoir votre entreprise auprès de clients potentiels... et décrocher des contrats.

Heureusement, on dispose d'un vaste éventail de ressources pour dénicher de nouveaux marchés et clients, dont des conseils judicieux pour mener à bien vos activités sur de nouveaux marchés prometteurs, et de l'information portant sur les pratiques commerciales locales et sur les façons d'accéder à des fonds pour financer votre participation à des missions et des salons commerciaux

Pour cela plusieurs techniques sont opérable . il s'agit des appelles d'offres, des représentants étranger, des salons professionnelle , des corporations commerciales, des agents commissionnés, des bureaux de vente, des succursales, la piggi back , la franchise la jointe ventureLes chambres de commerce internationales, offrent également de nombreux services, par exemple, «une liste de partenaires potentiels (Sélection de partenaires (clients, agents distributeurs, fabricants, sous-traitants). les entreprises sélectionnées selon le cahier des charges et ayant confirmé leur intérêt pour vos produits/services ou votre projet de sourcing. Il faudra une prise en charge de l'ensemble des aspects logistiques :transport, hébergement, traduction de supports commerciaux, interprétariat». Les tarifs font l'objet de devis .

2. La préparation de la commande

La préparation de commandes est une des fonctions principales assurée par les entrepôts et les magasins. Sur la base d'un **bon de commande**, il faudra **identifier les produit leurs emplacement**, les grouper et les mettre dans un emplacement tout en indiquant les **manques s'il y a lieu**.

La préparation de commandes ou picking consiste à **prélever et rassembler les produits** selon la quantité commandé avant son expédition . en principe lorsque le préparateur se déplace jusqu'au lieu de **prélèvement** de l'article (adresse de picking) et y prélève le nombre d'articles commandés« homme vers

article », il doit prélever le nombre d'articles nécessaire. Technique appelée « article vers homme », l'article est sorti automatiquement du stock et arrive devant le préparateur. le **scanner** permet la vérification des erreurs de livraisons et des écarts dans les stocks .

Pour spécifier l'emplacement des l'articles il faut préparer la **Liste a servir** (liste de picking) ou on met son numéro, sa désignation et la quantité à prélever. En plus un terminal mobile disposant d'un scanner et relié par radio , permettant au préparateur d'obtenir des informations liées à la commande à préparer mais également à mettre à jour les données dans le système.

Réussir à rationaliser et à optimiser cette tâche permet à la fois de gagner en productivité et à améliorer la qualité de service et donc l'image de marque de l'entreprise (prélèvement des bonnes références en bonnes quantités, envoi des commandes dans le respect des délais négociés avec les clients, etc.).

3. L'expédition de la marchandise

Toute exportation donne lieu à la souscription d'un titre d'exportation. Cependant certains produit sont dispensées de l'établissement de ce titre. il s'agit d'exportation temporaires, trafic de perfectionnement à l'export effectuées conformément à la législation douanière .Le visa des titres d'exportation peut être effectué auprès de tout guichet bancaire de l'intermédiaire agréé (instruction 03 de l'Office des Changes (site: www.oc.gov.ma)Le titre d'exportation peut être soit un engagement de change, soit un certificat d'exportation. L'exportation des marchandises marocaines autres que celles soumises à autorisation s'effectue sous couvert d'un engagement de change. (Formulaire). La réglementation: Le certificat d'exportation est établi en cinq exemplaires; L'engagement de change est établi en quatre exemplaires.- La durée de validité d'un titre d'exportation pendant laquelle il permet le passage en douane de la marchandise est fixée à 3 mois à compter de la date de son visa .Toutes les opérations d'exportation effectuées soit directement entre négociants de pays différents soit par remise documentaire ou par crédit documentaire ne peuvent être dénouées qu'après transmission par l'expéditeur des documents comme suit :

- La facture définitive
- Les autres documents commerciaux (ex. certificat d'origine, certificat d'analyse, note de détail.

- Les documents d'expédition
- Les documents d'assurance (éventuellement)

Les documents d'expédition sont les pièces que remet le transporteur à l'expéditeur au moment de la réception des marchandises. Les documents varient selon le transport utilisé.

A l'étranger, le contrat de transport est également constaté par la lettre de voiture qui se présente sous la forme d'une liasse comportant feuille de route, récépissé de chargement, déclaration d'expédition.

- Le connaissement constate le contrat de transport fluvial ou maritime.
- La lettre transport aérien ou LTA fait foi du contrat de transport aérien.
- Le connaissement constate le contrat de transport maritime. C'est un document par lequel le représentant de l'armateur reconnaît avoir pris en charge la marchandise en vue de son acheminement.

Le contrat de transport est d'abord la preuve du contrat de transport. ensuite c'est une constatation de la mise à bord effective. Enfin c'est un engagement de livrer au lieu indiqué. il porte obligatoirement :

Les noms et adresses des parties concernées (chargeur, compagnie de navigation, destinataires)-

Le nom du navire-Les ports d'embarquement et de déchargement-La date du chargement*la nature et les caractéristiques des marchandises-Le nombre d'exemplaires en circulation Les clauses (au verso) définissant la responsabilité du transporteur.

4. Réceptionner la marchandise et procéder aux règlements

La réception est l'acte par lequel le destinataire des marchandises prend possession de ces dernières au moment de leur livraison par le fournisseur ou un tiers désigné (transporteur). Elle est faite par un réceptionnaire. La remise de la marchandise par le transporteur est effectuée dans tous les cas contre signature par le client réceptionnaire d'un **bon de livraison**. En règle générale, elle matérialise le transfert de propriété et déclenche le paiement de la facture commerciale selon la convention d'achat passée avec le fournisseur.

La réception des marchandises met donc le réceptionnaire face à deux acteurs responsables :

- le transporteur qui est responsable des avaries et manquants survenus au cours du transport, à condition qu'ils soient constatés à l'arrivée de la marchandise et en présence du chauffeur ;
- le fournisseur qui est responsable de la qualité et de la quantité des produits livrés par rapport à la commande.

Le réceptionnaire a pour obligation **de vérifier la conformité** de la marchandise livrée au moment de la livraison avant de signer le bon de livraison. Toute anomalie concernant la livraison (avarie, produit manquant par rapport au bon de livraison, colis endommagé.) doit être impérativement **indiquée** sur le

bon de livraison, accompagné de la **signature du contrôleur**.

Ce dernier doit en effet émettre des réserves écrites, précises et motivées à l'arrivée sur les documents de livraison (lettre de voiture / bordereau de livraison ...) et en présence du chauffeur (les formules générales du type : "sauf vérification ultérieure" ou "sous réserve de déballage" n'ont pas de valeur juridique).

Le contrôle est une opération qui consiste à vérifier si les articles reçus sont conformes aux prescriptions émises dans la demande d'achat. Il s'applique sur l'emballage et son contenu. D'une manière générale, le contrôle des articles est à la fois qualitatif et quantitatif.

Toutefois, lorsque le magasinier se trouve face à une énorme quantité d'un article, le contrôle qualitatif peut être appliqué sur des échantillons. La réception effective des articles ainsi que les réserves sont notés sur le bon de réception.

étude de quelques tâches :

Voici 3 photographies prises dans l'entrepôt Régional REXEL à Champigneulle. Retrouvez les métiers de chacune des personnes présentes, et décrivez sommairement leurs tâches respectives : - Réceptionnaire - Préparateur de commande - Opératrice administrative de réception



Photographie n° 1 :

- Métier :
- Tâches : Accueille et oriente les transporteurs à leur arrivée, réalise la saisie informatique de la réception, classe les documents de la réception.



Photographie n° 2 :

- Métier :
- Tâches : Réalise la réception physique (décharge les camions), contrôle la conformité de la livraison, étiquette et oriente les produits en fonction de leur zone de stockage, assure le rangement des produits.



Photographie n° 3 :

- Métier :
- Tâches : Effectue la préparation des produits et des colis (commandes clients).

CH 2 : Les techniques d'emballage de la palettisation et la conteneurisation**1. Définition des emballages**

L'emballage est connu pour assurer plusieurs fonctions. Il protège le produit contre les problèmes tels que les dangers physiques (les chocs, la chaleur), des dangers chimiques (l'humidité, la corrosion) et même des dangers microbiologiques (levures). Il permet aussi de transporter et stocker rapidement et de manipuler facilement. L'emballage permet d'informer le client sur son emploi (Comment transporter, utiliser ou jeter le produit) peut être détaillé sur l'emballage, sur une notice qu'il contient ou sur l'étiquette.

L'emballage supporte la traçabilité qui permet de vérifier la fraîcheur d'une denrée (date limite de consommation (DLC), date limite d'utilisation optimale (DLUO)). D'un autre côté, l'emballage permet de promouvoir le produit par son emballage pour inciter les clients à acheter, de faciliter l'usage du produit, car l'emballage doit rendre service (le bidon offre une poignée), de défendre le consommateur grâce aux pattes de fermeture. Et protéger le fournisseur contre les voleurs (certains emballages sont volontairement agrandis pour ne pas disparaître dans les poches des voleurs) et enfin, il préserve l'environnement (le déchet d'emballage, après utilisation, doit être valorisable pour minimiser son impact sur l'environnement).

- **EMBALLAGE:** Tout ce qui sert à emballer (papier, carton, caisse). En logistique et transport, ce qui permet de rendre le produit manutentionnable et transportable, par différence avec le conditionnement.
- **CONDITIONNEMENT :** Mise sous emballage d'un produit alimentaire (après ou en cours de fabrication) qui permettra sa conservation.



2. Analyse de la relation entre l'emballage et l'assurance

L'insuffisance de l'emballage ou le mauvais conditionnement de la marchandise, est un risque exclu de la garantie des assureurs, étant entendu qu'un emballage est jugé suffisant lorsqu'il est adapté aux aléas normaux du voyage envisagé.

Dans ces conditions, si les constatations du commissaire d'avaries ou de l'expert à destination, émet des réserves portées au connaissance, ou sur le document de transport, lui apportent la preuve d'une négligence flagrante, l'assureur peut être amené à ne pas payer les dommages qui découlent de la défectuosité d'emballage ou de conditionnement.

Les transporteurs sont exonérés par la loi ou la convention internationale qui régit le transport des marchandises de toute responsabilité pour les pertes et dommages résultant d'une insuffisance ou d'un défaut d'emballage. Par ailleurs, les contrats de ventes internationaux (Incoterms) mettent à la charge du vendeur l'obligation d'emballer les marchandises comme le transport l'exige.

La Clause emballage permet au propriétaire des marchandises assurées d'avoir la garantie d'être indemnisé sans que lui soit opposé un défaut d'emballage. Il reste bien entendu que le non-respect par l'emballeur du cahier des charges prévu, tant dans la conception que dans la réalisation de l'emballage, laisse l'assureur libre de tout recours contre l'emballeur.

3. les aspects juridiques de l'emballage :

les conséquences des emballages défectueux sont dramatiques pour le vendeur. Au cas où une marchandise arrive détériorée à destination et que l'expertise incrimine formellement l'emballage, ou bien l'acheteur, va retourner la marchandise ou bien accepter la marchandise avec réduction commerciale appelé Rabais.

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.

4. les aspects techniques de l'emballage

4.1 Marquage et étiquetage

Les règlements régissant l'étiquetage peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre. Vous avez donc intérêt à vérifier les exigences en matière d'étiquetage avant d'expédier vos marchandises.

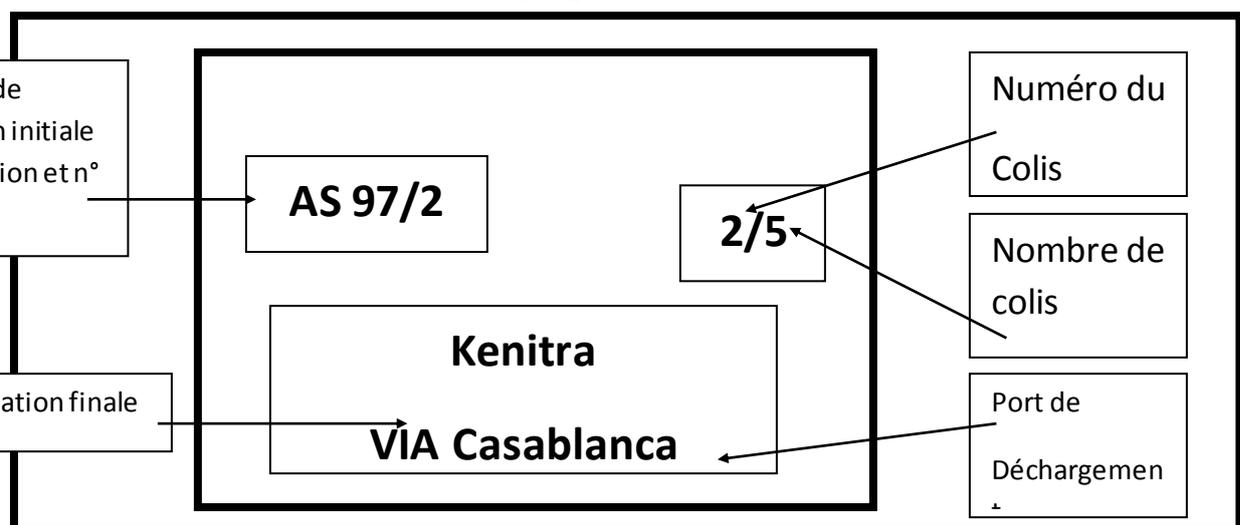
les produits risquent en effet d'être bloqués à la frontière si vos étiquettes ne sont pas en conformité avec les exigences locales, comme celles concernant l'indication du poids du produit ou les normes relatives à l'électricité.

Le marquage distingue vos produits de ceux qui sont acheminés par d'autres entreprises d'expédition. Les indications apposées au contenant d'expédition doivent être conformes aux renseignements figurant sur le connaissement ou les autres documents d'expédition, et peuvent comprendre les éléments suivants :

- le nom de l'acheteur ou autre forme d'identification convenue
- le nom du point ou du port d'entrée dans le pays importateur
- le poids brut et le poids net du produit (en kilos et en livres)
- la mention du pays d'origine, par exemple « Fabriqué au Canada »
- le nombre de caisses
- la mise en garde ou l'avertissement adéquat

Il faut également fournir un bordereau de marchandises qui énumère et décrit le contenu de chaque conteneur, lequel doit s'accompagner d'une copie du bordereau correspondant.

Exemple de marquage pour un envoi maritime

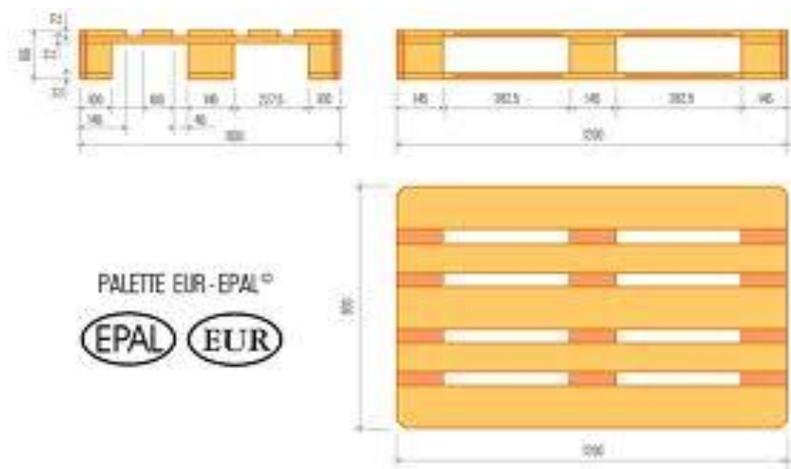


4.2 la palettisation :

la palette accélère les manutentions et simplifie les comptages. Elle facilite les chargements, les stockages et la distribution des produits. Les contrats types prévoient :

- Le poids de la palette doit être inclus dans le poids brut de l'envoi ;
- Sauf convention contraire, le transporteur n'a pas à se préoccuper de la reprise et du retour des palettes
- Lorsqu'il s'en charge, ce second transport est une prestation onéreuse ;
- Le transporteur n'est comptable des manquants que s'il s'est engagé par écrit à restituer les palettes.

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 prix 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. 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.



Exercices 1 :

La centrale d'achat des magasins promo prix souhaite importer des bouteilles d'un produit de cosmétique de Californie pour une opération promotionnelle dans ses supermarchés ?

Les bouteilles sont emballées en cartons de 12 bouteilles de 75 cl, mesurant 33 (hauteur de la bouteille) x 38 x 23 cm, et pesant 10,5 Kg. les cartons sont palettisés, bouteilles couchées, sur des palettes standard de 100x 120 cm, mesurant 15 cm de hauteur et pesant 12 kg à vide.

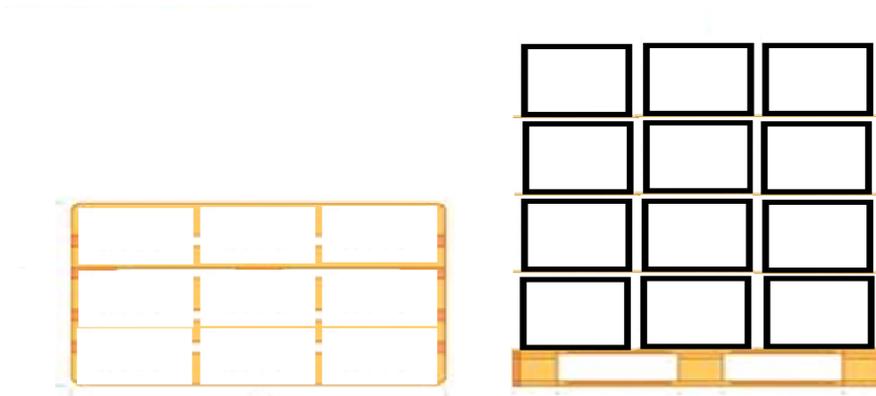
Vous avez demandé au fournisseur que les palettes chargées ne dépassent pas 1,10 m de hauteur. Calculez le nombre de cartons qu'on peut mettre sur une palette?

Réponse Exercices 1 :

.Sur une palette de 100x120 cm, on peut disposer 9 cartons couchés par couche : en effet,

$$0,33 \times 3 < 1\text{m} \text{ et } 0,38 \times 3 < 1,20\text{m}$$

Avec 4 couches de cartons, la palette chargée atteint $(0,23 \times 4) + 0,15 = 1,07$ m chaque palette contient donc 36 cartons (432 bouteilles).



4.3 La conteneurisation

1 - définition du conteneur

Boîte conçue pour le transport de marchandises, renforcée, empilable et pouvant être transbordée horizontalement ou verticalement. Définition technique du conteneur :

«Élément d'équipement de transport » de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples.

- conçu de manière à faciliter le transport des biens par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge.
- équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre
- conçu de manière à être rempli et déchargé
- empilable
- ayant un volume intérieur de 1m³ ou plus.

Remarque: - les caisses mobiles sont exclues de cette définition

2 - Conteneurs pour usage général

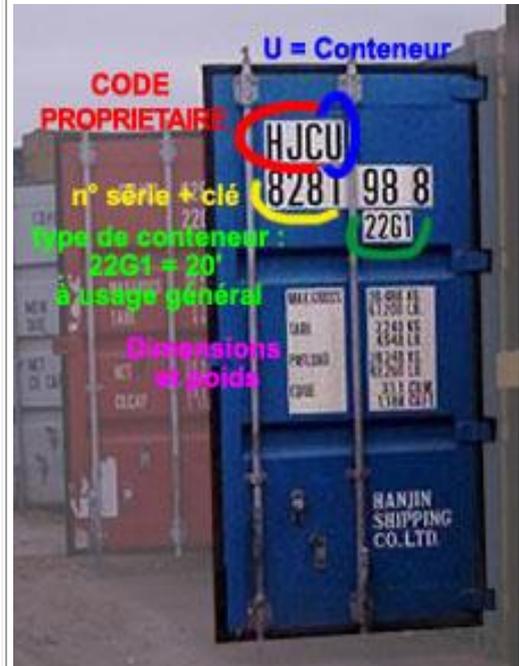
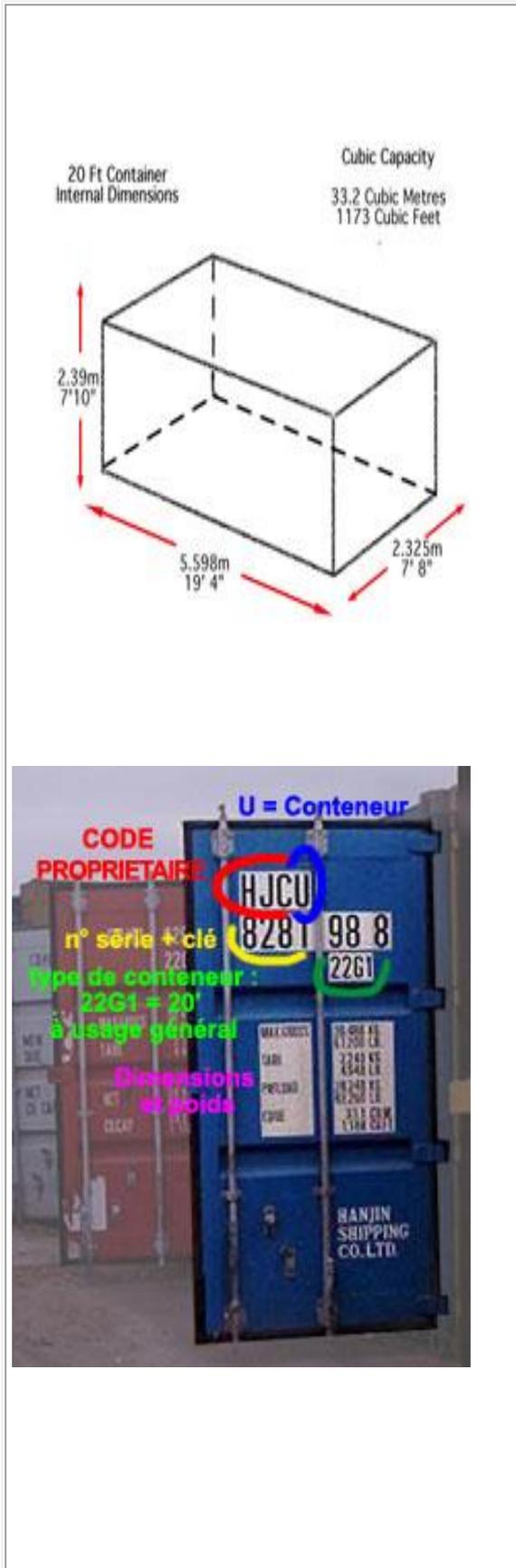


schéma 20' (pieds)

20'

3 - Conteneurs pour usages spécifiques et marchandises spécifiques

- conteneur aéré fermé;
- conteneur à toit ouvert;
- conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes;
- conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes et superstructure complète;
- conteneur type plate-forme à superstructure incomplète et extrémités fixes;
- conteneur plate-forme à superstructure incomplète et extrémités repliables;
- conteneur plate-forme;
- Conteneur citerne;
- Container aérien;
- Conteneurs à caractéristiques thermiques :
 - conteneur isotherme
 - conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
 - conteneur réfrigéré mécaniquement
 - conteneur chauffé
 - conteneur réfrigéré et chauffé

4 - Éléments techniques parmi beaucoup d'autres :



cornering fitting



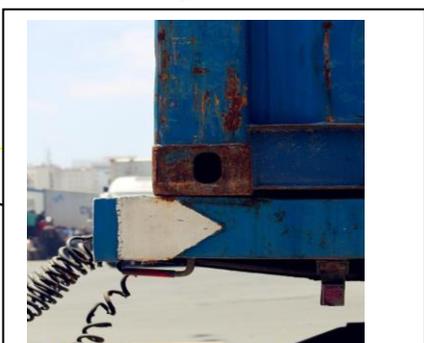
mode de fixation : le twist lock



scellés pour conteneur



moteur intégré de conteneur frigo





Serrure de sécurité



Steel container pedestal

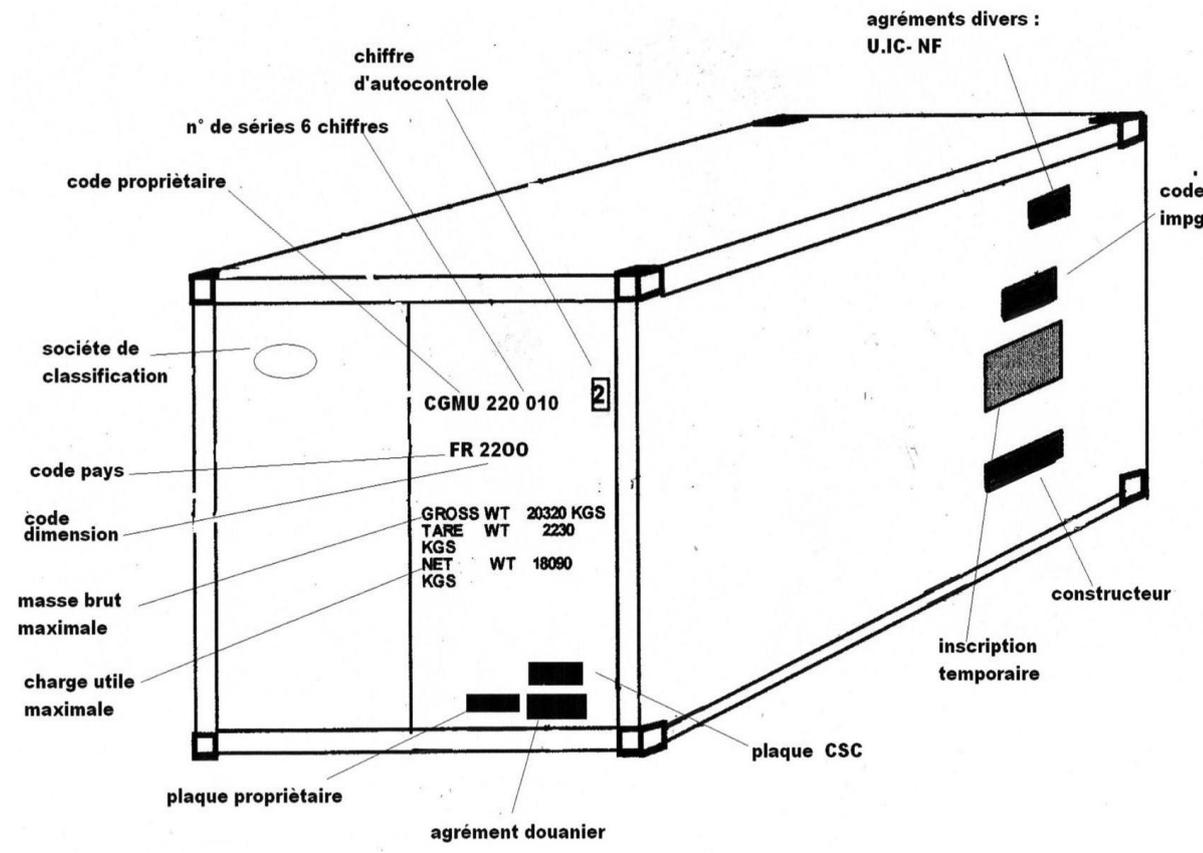
5 - Identifications et marquages des conteneurs

Le codage, le marquage, l'identification proposée par le BIC (bureau international du container) ont donné au conteneur une carte d'identité : la norme ISO 6346. Chaque conteneur est unique.

Les codes pour les conteneurs ou "codes BIC" sont reconnus dans la Norme internationale ISO6346, Conteneurs pour le transport de marchandise - Codage, identification et marquage, qui définit un système d'identification des conteneurs pour le transport de marchandises dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane. Les codes BIC sont utilisés dans 110 pays par plus de 1 200 propriétaires ou opérateurs représentant 90 % de la flotte mondiale des conteneurs.

Tous les conteneurs obéissent à des règles de normalisation, éditées par l'ISO (Organisation Internationale de Normalisation). Cette normalisation, en accord avec l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), permet entre autres de faciliter le transport ferroviaire. La norme ISO comprend un système d'identification internationale des conteneurs. Exemple :

Code propriétaire de quatre lettres	Numéro de série de six chiffres	Un chiffre d'autocontrôle
DVRU	128 428	6



Notes :

Marquages marchandises dangereuses

- La masse brute maximum et la tare doivent figurer sur le conteneur, en kg et en lb.
- La CSC (Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs) définit les règles de construction, cela garantit la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

Les différentes réductions sur le poids	
Tare	Poids de l'emballage : <input type="checkbox"/> Réel : poids exact ; <input type="checkbox"/> D'usage : poids conventionnel présumé ; <input type="checkbox"/> Légal : poids conventionnel par les règles légales. Poids net = Poids brut – Tare
Surtare	Réduction pour emballage supplémentaire ou renforcé.
Don	Réduction pour altération accidentelle des marchandises (avarie, mouillure, etc.).
Surdon	Réduction pour altération naturelle des marchandises.
Freinte ou bon poids	Réduction pour perte de poids causée par le transport ou les manipulations.
Coulage	Réduction causée par l'évaporation ou dessiccation (lorsque les marchandises perdent le liquide qu'elles contiennent).
Réfaction	Réduction pour avaries, corps étrangers, marchandises non conformes.

Des examens sont

- effectués régulièrement pour vérifier le bon état des conteneurs.
- Les conteneurs normalisés font l'objet d'une convention douanière qui permet d'éviter le paiement ou le dépôt d'une garantie pour les droits de transit ou d'importation, ou encore les taxes aux bureaux douaniers en route.

Principales étiquettes signalant un danger apposées sur les conteneurs- les caisses mobiles –les semi-remorques et les véhicules routiers

L'EVP : équivalent vingt pieds (twenty feet unit -tfu- en anglais) est une unité de mesure de conteneur –norme iso-668-1995- 1 evp mesure 2,591 mètres (8,5 pieds) de haut– 2,438 mètres (8 pieds) de large - 6,058 mètres (20 pieds) de long

5. classement des emballages

Parmi les emballages commerciaux, il est possible de distinguer :

- Les emballages perdus : Ce sont les contenants des produits livrés à la clientèle sans consignation (tels que les boîtes de conserve, bouteilles en plastique, pots de yaourt, etc.).
- Les emballages récupérables : ils sont réutilisables et font l'objet de livraisons successives par le biais de consignation. Ou bien ils sont des emballages identifiables à d ils peuvent être individualisés au moyen d'un numéro de série ou par leur date de fabrication. Soit des emballages non identifiables exp(les bouteilles en verre) ils peuvent être non récupérables, récupérables ou à usage mixte .

Suite de l' Exercices 1 :

Combien de cartons peuvent-ils être disposés dans un conteneur de 20 pieds standard mesurant environ 5,95 x2, 25 x 2,28 m et de charge utile 18 tonnes. Elles peuvent être gerbées ?

Réponse suite Exercices 1 :

En gerbant les palettes dans le conteneur, on peut en disposer 20, soit 720 cartons et 8640 bouteilles masse totale : $(720 \times 10,5) + (20 \times 12) = 7800$ kg.

6. Les principales façons d'utiliser un conteneur.

Il existe 4 types d'expédition d'un conteneur.

- Full Container Load : FCL
- Less Container Load : LCL

En transport par conteneurs on peut utiliser un conteneur complet, appelé aussi FCL (Full container load), ou en utiliser qu'une partie (groupage maritime) appelé aussi LCL (Less than container load). Ils sont alors expédiés :

FCL/FCL

- Le chargeur scelle le conteneur et le fait livrer directement dans les magasins de l'acheteur. la marchandise ne supporte pas de rupture de charge

LCL/LCL

- si le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur on le met dans un centre de groupage. elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination. donc les risques d'avaries sont beaucoup plus importants

FCL/LCL

- si Le chargeur a plusieurs marchandises livrées pour une même destination. Il les met dans un conteneur qui sera livré à cette destination pour être dégroupé et livrés.

LCL/FCL

- si L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il les met dans un conteneur qui lui sera ensuite livré

Exercice :

Trois producteurs de boîtes de sardine A, B et C s'adressent au même groupeur pour faire transporter leurs produits de Casablanca vers Rome.

- A occupera 8 m³.
- B occupera 10 m³.
- C occupera 14 m³.

Le transitaire-groupeur louera donc un conteneur 20' (32m³) auprès d'une compagnie maritime. Celle-ci lui facturera 1500 euros. Le transitaire refacturera ensuite à chaque producteur de boîtes de sardine en ajoutant sa marge, supposons 20%.

- A paiera : $(1500 \times 8) / 32 \times 1.2$ (marge) = 450 euros.
- B paiera : $(1500 \times 10) / 32 \times 1.2$ (marge) = 562.5 euros.
- C paiera : $(1500 \times 14) / 32 \times 1.2$ (marge) = 787.5 euros.

Le transitaire groupeur aura donc encaissé 1800 euros (soit 20% de marge car la location du conteneur est de 1500 euros).

Les « Liners Terms ».

Les « Liners Terms » définissent selon un vocabulaire codifié les opérations portuaires qui sont comprises ou non dans le prix du fret annoncé par la compagnie maritime. Lorsque les frais sont compris dans le fret on dit qu'ils sont à la « charge du navire ». Par contre lorsque les frais ne sont pas compris dans le fret ils sont à la « charge de la marchandise ».

Elinguage :

Fait d'élingueur : entourer avec une élingue (gros cordage) une charge pour pouvoir la soulever à l'aide d'un Palan.

Palan :

Appareil qui permet de soulever et déplacer de très lourdes charges (jusqu'à 60 tonnes) au bout d'un câble ou d'une chaîne.

Allotissement :

Opération qui consiste à entreposer des marchandises par exemple à leur arrivée sur un aéroport, dans un ordre qui facilite leur reconnaissance.

CH 3 : Modalités de transport international

« Le contrat de transport est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé, dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage. »

I : Le transport maritime

C'est le moyen de transport le plus utilisé à l'international. Il est régi par un cadre juridique, un accord entre compagnies maritimes et dont la tarification dépend des types de navire de marchandises et de plusieurs autres critères.

Pour réaliser un transport maritime, il faut un contrat, qui détermine les droits et obligations des parties contractantes, Des documents et une assurance

I.1 présentation du cadre juridique

Les plus grandes compagnies maritimes s'organisent entre elles et créent des conférences (sorte de consortiums de compagnies maritimes) pour mieux gérer le transport à l'international. ce qui a abouti à la constitution de Cadre juridique complet appelé Convention de Bruxelles qui reprend les règles de Hambourg (existent depuis 1978) et les règles de La Haye (existent depuis 1924).

I. 2 Analyse de la tarification

I. 2 1 Les différents navires

On remarque l'existence de différents types de navires. chaque type de navire a sa répercutions sur la tarification. Il en existe essentiellement trois types : les conférences, les outsiders et les tramps.

- Conférences : il s'agit de groupement d'armateurs qui ont passé des accords entre eux et établi une tarification commune. Ils s'engagent à respecter certaines normes, certaines règles, notamment pour garantir une certaine qualité. Ils s'engagent par exemple à publier à l'avance les dates de passage, à respecter les dates des escales. En quelque sorte, ce sont des lignes régulières.
Avantage à utiliser ces lignes conférences : davantage de sécurité.
Inconvénient : tarif plus élevé, marges de négociations plus réduites.
- Outsiders : en principe, ce sont ceux qui ne sont pas engagés dans ces accords. Intérêt : les prix sont moins élevés. Mais les garanties sont plus incertaines. Ils ont l'entière liberté de fixer les prix.

- Tramps : il s'agit de cargos qui voyagent à la demande => le prix résulte d'une négociation entre acheteur et armateur. Intéressant pour les gros tonnages.

A – Les bateaux de marchandises	
	<h2>Barges</h2> <p>Bateau fluvial ou maritime sans moyen de propulsion, généralement non ponté. Bateau à fond plat non habité et sans moteur utilisé pour le transport de marchandises et conçu pour être l'objet du poussage. On distingue souvent trois types de barges : les barges de type Europa I (capacité de 1700 tonnes), les barges Europa II (capacité de 2250 tonnes) les plus courantes et les barges Europa III (2600 tonnes).</p>
	<h2>Chaland</h2> <p>Bateau destiné au transport de marchandises sur les voies navigables. Dans plusieurs pays, on considère le chaland comme étant un bateau plus grand que la péniche.</p>
	<h2>Feeder</h2> <p>(Navire nourricier, navire collecteur) navire de petit tonnage permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.</p>
	<h2>Navire Lo-Lo</h2> <p>Navire de charge à manutention verticale généralement utilisé pour le transport des conteneurs (Lift-on, Lift-off). Il dispose de ses propres moyens de manutention (grues).</p>
	<h2>Navire Réfrigéré ou Reefer</h2> <p>Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant les marchandises sous température contrôlée (ex. bananes, poisson ou viandes congelés).</p>



Navire Ro-Ro Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par roulage ou navire roulier (Roll-on, Roll-off).

Ro-ro, roll on – roll off (roulage): technique de chargement ou de déchargement des navires par rampe d'accès, qu'empruntent tous engins sur roues, voir roulier. Manutention par des portes placées à l'arrière ou sur les côtés et par des rampes intérieures fixes ou mobiles.



Péniche Nom générique pour désigner un bateau destiné au transport de marchandises sur les voies navigables. Dans plusieurs pays, la péniche est considérée comme un bateau plus petit que le chaland.



Porte conteneurs Navires spécialisés pour le transport des conteneurs, puissants et rapides, les porte-boites, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300 m de long et transportent 8.000 EVP.



Spits Plus petite classe de bateaux transportant des marchandises. Son port en lourd va de 280 à 360 tonnes selon les modèles. Le spits a été spécialement conçu pour les voies navigables pourvues de petites écluses.



Vraquiers Classés parfois en O/O ou O/B/O. O/O ore/oil minéral ou pétrole. O/B/O Ore/bulk/oil minéral/vrac/pétrole. Ces navires transportent indifféremment du grain, du minéral ou du pétrole.

B – Les bateaux de transport de personnes

Ferries

Transbordeurs en français. On appelle ferry aussi bien une vedette transportant 200 passagers de Bakassi à Douala, qu'un navire transportant 2.000 passagers de Douala à Port gentil.



Paquebots de Croisières Nombreux et luxueux, transportent des milliers de passagers, autour du monde, ou pour une nuit pour jouer au casino. En général grands navires, mais ils existent aussi de petites unités de luxe, même à voile.

D – Les bateaux de service

Dragueurs

Creusement et entretien de chenaux, exploitation de gisements de sables marins. Une drague est un navire de services utilisé près des ports afin de maintenir la profondeur disponible, en extrayant les matériaux du fond.

Frégate

Navire de guerre et d'escorte anti-sous-marine



Remorqueur Navire qui aide les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le port. Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons. Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.

I. 2.2 Règles de tarification

La règle de base est que taux de fret. Fret = transport. Taux de fret = prix du transport déterminé en fonction de la marchandise, de certaines de ses caractéristiques : nature, poids, volume. Il est souvent exprimé en dollars. On parle de dollars par unité payante (UP). L'unité payante peut être le poids (en tonnes) ou le volume (en m3). A la tonne ou au m3 à l'avantage du transporteur.

Exemples :

Expédition de 4t et 6m3. Taux de fret de 20 USD/UP.

Volume x taux de fret : $6 \times 20 = 120$ USD

Poids x taux de fret : $4 \times 20 = 80$ USD

$120 \text{ USD} > 80 \text{ USD} \Rightarrow$ il y a 6 UP, et le transport coûte donc 120 USD.

la règle du "payant pour": Par exemple : de 300 à 500 kg : 15€/ kg
 De 501 à 1000 kg : 12€/ kg
 On constate que pour 450 kg ($450 \times 15\text{€}$) il vaut mieux être taxé à 501kgs ($501 \times 12\text{€}$) soit 6012€ au lieu de 6750€

Même expédition, mais avec un taux de fret de 20 USD par tonne et de 15 USD par m3

Volume x taux de fret volume = $6 \times 15 = 90$ USD

Poids x taux de fret poids = $4 \times 20 = 80$ USD

$90 \text{ USD} > 80 \text{ USD} \Rightarrow$ le transport coûte 90 USD.

On ajoute des correctifs de fret. Il existe des ajustements possibles, qui peuvent être permanents ou conjoncturels.

- Les correctifs de fret permanents :
 - surcharge portuaire (parfois les autorités portuaires imposent une sorte de péage),
 - surcharge pour colis lourd (concerne les colis de plus de 5 tonnes, jamais en dessous)
 - surcharge pour colis long
- Les correctifs de fret conjoncturels varient en fonction d'un certain nombre de facteurs :
 - BAF (bunker adjustment factor) : on ajuste le fret en fonction du prix du carburant
 - CAF (currency adjustment factor) : on ajuste le fret en fonction du cours des devises, du taux de change.

BAF et CAF se calculent en cascade : toujours BAF d'abord puis CAF.

Exemples :

Fret de base : 6 UP à 20 USD/UP : $6 \times 20 = 120$ USD

Correctif BAF : 5 % => Fret corrigé BAF $120 + 5\% = 126$ USD

Correctif CAF : 2 % => Fret corrigé CAF $(120 + 5\%) + 2\% = 128,52$ USD

Expédition avec les caractéristiques suivantes :

Poids brut : 6t Volume : 4,75 m³ Correctif BAF : 6%

Poids net : 5,5t Taux de fret : 20 USD Correctif CAF : 4%

=> Calculer le prix du fret corrigé

Fret de base : $6 \times 20 = 120$ USD (le poids pris en compte est le poids brut + poids brut > volume)

Fret corrigé BAF : $120 \times 1,06 = 127,2$ USD

Fret corrigé CAF : $127,2 \times 1,04 = 132,29$ USD

=> Coût du fret : 132,29 USD

Ces règles concernent le transport conventionnel.

La tarification pour l'acheminement des containers

Parfois le tarif est le même qu'en conventionnel, ou alors on a une tarification à la boîte (par container). Ce sont des forfaits indépendants des marchandises containérisées.

Exemple :

Soit un Container de 20 pieds (20') qui part de Tanger MED pour arriver à Rotterdam. l'expéditeur réalise l'emportage c à d qu'il met la marchandise à l'intérieur du container.

Poids brut des marchandises : 2300 kg.

Volume : 46 m³ taux de change : 1€ = 11.6 DH

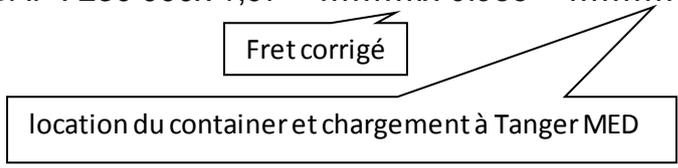
CHELLAOUI 2014 ISTA HAY SALAM

chellaouihoussaine@gmail.com

Fret donné à 5000 DH/UP avec un minimum de perception à 10 000 DH
 BAF : 7% CAF : - 1.5%
 Location du container : 5000 DH Chargement à Tanger MED: 800 DH
 => calculer le prix du fret

Fret de base : 46 x 5000 DH = 230 000 (Poids brut > volume ; et résultat supérieur au minimum de perception)

Fret corrigé BAF : $230\,000 \times 1,07 = \dots \times 0,985 = \dots + 5000 + 800 = \dots \times 1/11,6 = \dots \text{€}$



La base de facturation en groupage maritime est l'Unité Payante (UP) illustrée dans l'exemple suivant :
 Vous voulez transporter 4 palettes (l:100 x L:120 x H:100) de 750 Kg chacune

Le prix de l'UP est de 10 000 DH.

Prix calculé en fonction du poids :

3 Tonne x 10000 DH = 30000 DH

Prix calculé en fonction du volume:

$(1 \times 1,2 \times 1) \times 4 \text{ palettes} \times 10000 \text{ DH} = 48000 \text{ DH}$

on prend en compte le volume ou le poids à l'avantage de la compagnie sachant que Le rapport entre le poids et le volume est de 1000 Kg / 1 m3. Le tarif appliqué sera donc de 48000 DH.

La tarification

Les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritimes) fixent les règles de tarification.
 Le fret de base : le fret de base est fonction de la classe de marchandise et de la masse ou du volume avec équivalence :
 1 tonne = 1 m3. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises. Le fret maritime est établi en unité payante (UP). Cette unité payante est la tonne ou le volume à l'avantage du transporteur.

I.3 explication du contrat de transport

I.3.1 Obligations des parties

Obligations du chargeur sont de l'ordre de trois :

- D'abord, il doit faire des déclarations écrites sur les marchandises qui seront transportées (nature, nombre de colis, quantité, poids, volume, etc...)
- En suite, le marquage des colis : doit indiquer le poids
- Enfin, l'emballage : obligation d'emballer et que l'emballage soit adéquat

Obligations du transporteur sont de l'ordre de trois :

- D'abord, émettre le connaissement (document de transport, quelque soit le mode de transport un document de transport doit être émis ; il s'appelle « connaissement » pour le transport maritime)
- En suite, prendre en charge les marchandises, les charger, les transporter
- Enfin, faire parvenir un avis d'arrivée au destinataire

I.3 .2 Les documents

Le connaissement maritime est un contrat de transport, par lequel le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié.. Il doit être rédigé dans les 24

heures qui suivent le chargement. Il est signé par le capitaine du bateau. Il doit être établi en au moins 4 originaux, parfois plus. Il atteste que la marchandise a bien été remise à la compagnie pour être chargée sur un navire désigné. Particularité qui lui est propre : il est également un titre de propriété (celui qui détient le connaissement a un droit de propriété sur les marchandises). C'est le seul document de transport qui possède cette particularité (différence avec les autres modes de transport).

Les différents types de connaissements

Ils sont :

- Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- Le connaissement nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)
- Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)

Le contrat d'affrètement : Charte-partie

Il existe 3 types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps

I.4 Responsabilité du transporteur maritime

I.4.1 La présomption de responsabilité

En principe, le transporteur maritime va être présumé responsable en cas d'avarie (marchandise perdue ou endommagée) à partir du moment où il signe le connaissement jusqu'au moment où il remet la marchandise avec le connaissement au destinataire qui le signe. c'est donc une présomption simple (elle peut être renversée si le transporteur apporte la preuve contraire, par exemple s'il y a un défaut d'emballage).

I.4.2 Réserves faites par le transporteur

Il faut savoir que le transporteur peut faire des réserves sur le connaissement. Elles doivent être précises et motivées. On doit pouvoir faire un lien entre les dommages des marchandises et les réserves apportées sur le connaissement pour renverser la présomption. Les réserves portent sur :

- L'état de la marchandise (casse, partielle ou totale d'un ou plusieurs objets, mouille, modification de la qualité de la marchandise, état de l'emballage...),
- le poids de la marchandise,
- le nombre des objets et/ou des colis ;

I.4.3 Clauses d'exonération

On remarque que dans certaines cas définis par la Convention de Bruxelles permettent au transporteur d'exonérer sa responsabilité :

- Acte de sauvetage de vies ou de biens ayant eu des conséquences sur les marchandises

- Grèves (par exemple des dockers), qui peuvent être un problème si les marchandises sont périssables
- Vices propres à la marchandise
- Vices du navire

I.4 .4 La réception des marchandises

Une fois la marchandise arrivée sur place, il faut vérifier si la marchandise est en bon état. Si elle ne l'est pas, il y a différents cas :

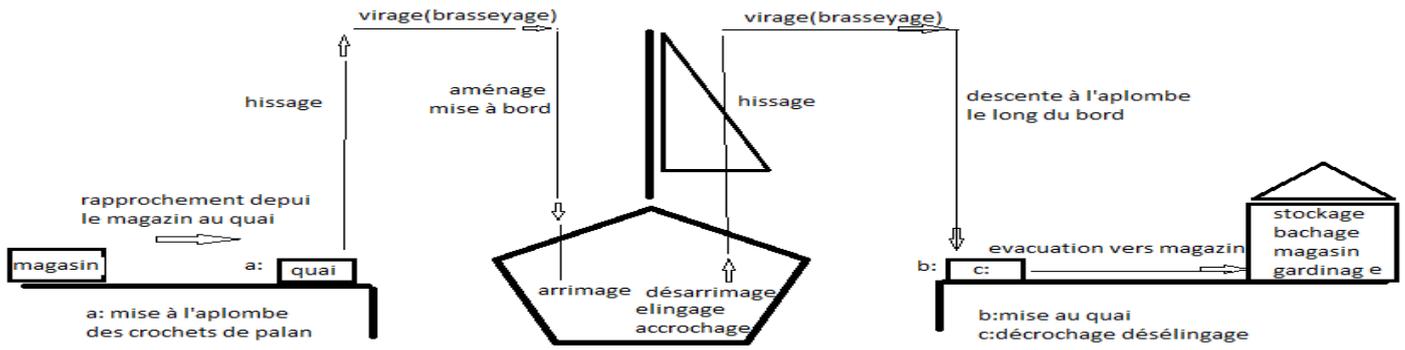
- 1er cas :Les marchandises ont été perdues : aucune formalité. Après le dépassement de 60 jours du délai de livraison prévu, les marchandises sont considérées perdues. L'assurance prend en charge. Souvent à cause du vol.
- 2ème cas :Dommages apparents : on fait des réserves et on envoie un courrier recommandé au transporteur et à l'assurance. Cela doit être fait au moment où on réceptionne la marchandise.
- 3ème cas :Dommages non-apparents : réserves dans les 3 jours qui suivent la réception du colis.

• LES LINER TERMS

« LINER » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « TERMS » signifie « conditions ». Les LINER TERMS sont donc les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Les frais de manutention introduit dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront par la suite imputés au chargeur, ou au destinataires de la marchandise en fonction l'incoterm choisi. Ces opérations de manutention se décomposent tel qu'il suit :

A l'embarquement des marchandises	Au débarquement des marchandises
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1. Mise sous-palan ➤ 2. Fourniture des élingues ; ➤ 3. Accrochage ➤ 4. Hissage ; ➤ 5. Virage ; ➤ 6. Descente en cale ; ➤ 7. Arrimage. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1. Désarrimage ; ➤ 2. Fourniture des élingues ; ➤ 3. Accrochage ; ➤ 4. Hissage ; ➤ 5. Virage ; ➤ 6. Descente et mises sous palan quai ; ➤ 7. Retrait des élingues ; ➤ 8. Décrochage ; ➤ 9. Eventuellement, mise en entrepôts.

ces opérations de manutention se décomposent tel qu'il suit :



II : Le transport fluvial

II.1 présentation

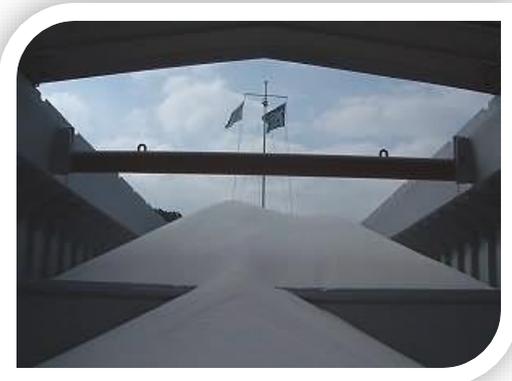
pour mobiliser chaque marchandise, il faut des logistiques spécifiques ; du matériel et outillage appropriés.

les marchandises sont transbordées directement depuis le navire

Mais il se passe aussi que les marchandises viennent d'un stockage intermédiaire à quai.



D'autres marchandises usuelles sont des demi-produits comme des engrais ou de l'acier, qu'on charge et décharge souvent directement chez les entreprises productrices et traitantes



La plupart des marchandises mentionnées ci-dessus sont transportées en vrac : on les déverse directement dans la cale. Certains produits sont emballés en paquets, en sacs ou en 'big bags'. Le cuivre est transporté sous forme de paquet de tôles, l'acier en rouleaux (de 5 à 22 tonnes), le zinc et l'aluminium en blocs. Des colis lourds (éléments de construction comme des parties des ponts, silos, transformateurs) sont également transportés en bateau.



au Maroc, nous chargeons et déchargeons des produits agricoles, pour la consommation humaine ou animale ou pour la production agro. alimentaire, à destination locale ou externe

C'est le plus souvent du blé et le riz pour l'importation, des tomates pour l'exportation l'orge.....



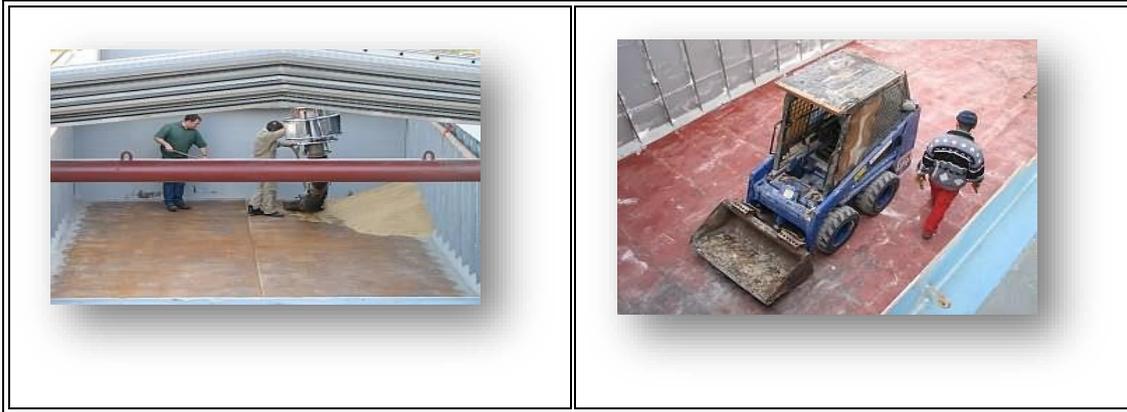
II.2 Analyse du transport fluvial

III.1.1 CHARGER

Dans les grands ports on charge généralement à l'aide d'une grue.. Les céréales sont chargées presque toujours à un silo, au moyen d'un tuyau. Aux quais,on peut charger, directement ou à l'aide d'un tapis roulant, depuis des camions. Parfois il faut ensuite égaliser la marchandise à l'aide d'une pelle.



III.1.2 DECHARGER



Le déchargement se fait presque de la même manière que le chargement, bien sûr selon le type de la marchandise, soit par une grue (mobile), soit par aspiration. Souvent on met en plus 'bobcat', un petit bulldozer, dans la cale. Finalement la cale est nettoyée avec un balai

Après le déchargement le connaissement est accompli. En général le destinataire de la cargaison y mentionne 'conforme' ou le poids déchargé, ainsi que le date l'heure de déchargement. Sur le réseau rhénan, le réceptionnaire de la marchandise doit aussi donner une attestation de propreté, selon la convention internationale des déchets des bateaux.

II.1.3 QUALITE :

Le contrôle des produits alimentaires se fait régulièrement par un contrôleur, qui inspecte la propreté de la cale, établit un 'load compartment inspection' et vérifie la qualité de la marchandise. De plus, le marinier doit tenir lui-même aussi un journal des produits transportés et de la façon de nettoyage de la cale.



II.1.4 QUANTITE

Pour constater le poids chargé sur un camion, on pèse le camion, dont on connaît la tare à vide, sur une bascule. Pour un bateau, la chose serait un peu difficile ! Alors, soit on pèse la marchandise avec une bascule avant chargement, soit on calcule le poids après chargement. Pour ce calcul la bordaille de chaque bateau est équipée d'échelles de jauge. L'enfoncement (ou déplacement) du bateau correspond à une certaine masse de marchandise (principe d'Archimède). Chaque bateau a son certificat de jaugeage officiel, qui mentionne le tonnage correspondant à chaque centimètre d'enfoncement. Un 38 mètres s'enfonce en moyenne 10 centimètres pour 18 tonnes de marchandise.

1	1.742	46	21.248	91	162.978	136	246.560	181	330.567	226
2	3.484	47	23.041	92	164.826	137	248.425	182	332.434	227
3	5.226	48	24.834	93	166.674	138	250.289	183	334.301	228
4	6.968	49	26.627	94	168.522	139	252.154	184	336.168	229
5	8.710	50	28.420	95	170.370	140	254.019	185	338.035	230
6	10.452	51	30.213	96	172.218	141	255.884	186	339.902	231
7	12.194	52	32.006	97	174.066	142	257.749	187	341.769	232
8	13.936	53	33.799	98	175.914	143	259.614	188	343.636	233
9	15.678	54	35.592	99	177.762	144	261.479	189	345.503	234
10	17.420	55	37.385	100	179.610	145	263.344	190	347.370	235



II.1.5 AFFRETEMENT

Jusqu'à l'an 2000, les transports fluviaux intérieurs et 'nord-sud' étaient conclus sur un bureau d'affrètement par 'tour de rôle'. Le marinier qui avait déchargé il y a le plus longtemps, avait le droit au premier choix des transports offerts. En plus, les prix (plancher) du fret étaient fixés. En Hollande et en Belgique la 'bourse' était ouverte chaque jour ouvrable, les affrètements se faisant à des heures fixes. En France, il y avait en général trois 'séances' par semaine, tout dépendant du bureau dans le matin ou l'après-midi.

Depuis l'abolition du tour de rôle, le marinier doit téléphoner à un affréteur pour savoir les transports disponibles.

Ensuite il lui faut négocier le prix du fret et les conditions préalables du voyage qui l'intéresse. On peut aussi conclure un contrat à temps. Comme les affréteurs et les transporteurs ont dans la pratique souvent des intérêts opposés, beaucoup de bateliers se sont réunis en associations ou en groupements qui négocient collectivement avec les courtiers de fret ou directement avec les chargeurs (donneurs d'ordre). La plupart de ces coopératives ont un tour de rôle interne.

Quand un bateau est affrété, on établit une convention d'affrètement (ou 'lettre de voiture'): un contrat unique entre marinier et affréteur, où sont marqués notamment les dates et lieux de chargement et de déchargement, la marchandise et tonnage à charger, le prix de fret et le taux de commission. Quand le chargement est terminé et le bateau jaugé, un connaissement où est



noté le tonnage chargé exact est établi. Ce connaissement est, pour ainsi dire, un accusé de réception de la cargaison. Après le déchargement, le marinier envoie ce connaissement, signé et estampillé par le récepteur de la marchandise, joint à sa facture à l'affréteur. Celui-ci établit ensuite souvent encore son propre décompte de fret.

Description	Code	Taux	Quantité	Montant
A PAYER				
...
A DÉBITER				
...
TOTAL				4475,00

1.1.6 FRET

Le mot fret peut dire cargaison, mais aussi la rémunération du batelier, exprimée en euros par tonnes. Le revenu du batelier se compose donc du prix de fret multiplié par le tonnage chargé, par exemple 10 Euro x 251,5 tonnes = 2515 Euros. Parfois s'y ajoutent des indemnités convenues comme

des surestaries, ou du supplément pour carburant, crue, glace... D'ailleurs, on peut aussi convenir un montant total pour un voyage ('fret en bloc'), ou un montant par jour, au lieu d'un prix par tonne. Le fret n'a rien à faire avec la valeur de la cargaison, mais se base sur la durée ou la distance du voyage, et les frais variables et fixes y liés.

II.3 explication du fret

Les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritimes) fixent les règles de tarification. Le fret de base : le fret de base est fonction de la classe de marchandise et de la masse ou du volume avec équivalence : 1 tonne = 1 m3. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises. Le fret maritime est établi en unité payante (UP). Cette unité payante est la tonne ou le volume à l'avantage du transporteur. Modèle de connaissement maritime:

The diagram shows a standard maritime bill of lading form with several callouts explaining its parts:

- Callout 1:** "Le destinataire peut être une banque ou un transitaire qui le transmettra ensuite à l'ordre du destinataire final contre sécurités de paiement." (The consignee can be a bank or a forwarder who will then transmit it to the final consignee against payment securities.)
- Callout 2:** "En cas de transports combinés" (In case of combined transport).
- Callout 3:** "Description des marchandises" (Description of goods).
- Callout 4:** "En général 4 ex : 'connaissance chef' (capitaine), armateur, chargeur, réceptionnaire" (Generally 4 parties: 'bill of lading holder' (captain), shipowner, shipper, receiver).
- Callout 5:** "Emplacement pour le transporteur pour certifier ou non l'embarquement et porter éventuellement ses réserves." (Location for the carrier to certify or not the loading and possibly state its reserves.)

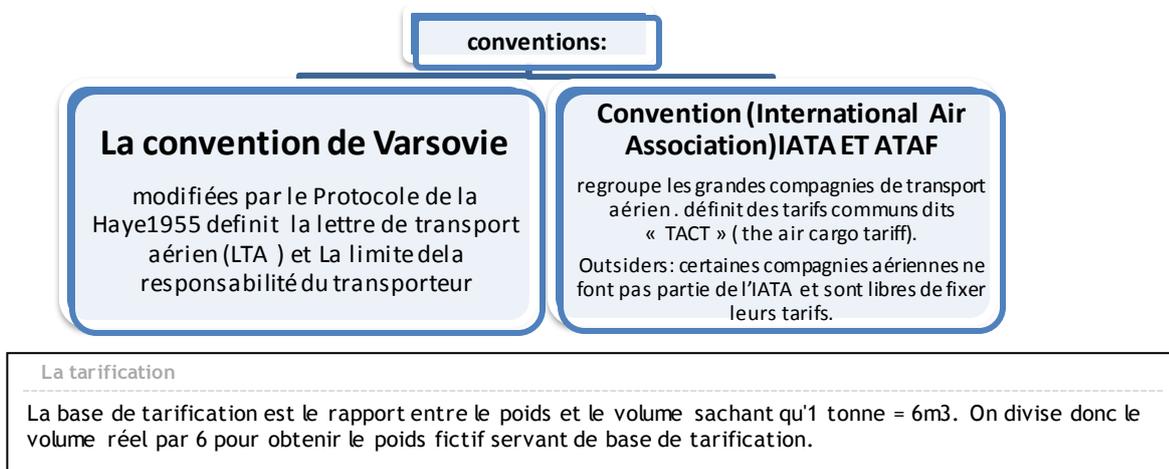
The form itself includes fields for: Chargeur, Destinataire, Arrivée à notifier à, Date, Transitaire du port de départ, Cnaissement n°, Lieu de réception, Lieu d'émission, Poids brut, Volume, and FRET et FRAIS.

III : Le transport aérien

Le fret aérien désigne les marchandises transportées d'un aéroport à un autre par une compagnie aérienne. La lettre de transport aérien (LTA), titre de transport de la marchandise, autorise cette opération. Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité et sa fiabilité.

III.1 présentation du transport aérien

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



III.2 Analyse des techniques du transport aérien:

L'intérêt du transport aérien, c'est sa rapidité et sa sécurité. En contrepartie, le coût est plus élevé mais la rapidité permet des livraisons fréquentes.

III.2.1 Les différents intervenants en transport aérien :

- L'agent de fret aérien qui organise le transport principal,
- Le transitaire commissionnaire, mandataire, qui assure les opérations et les formalités relatives au transport.

Concernant le matériel utilisé, deux types d'appareils participent au transport international de marchandises :

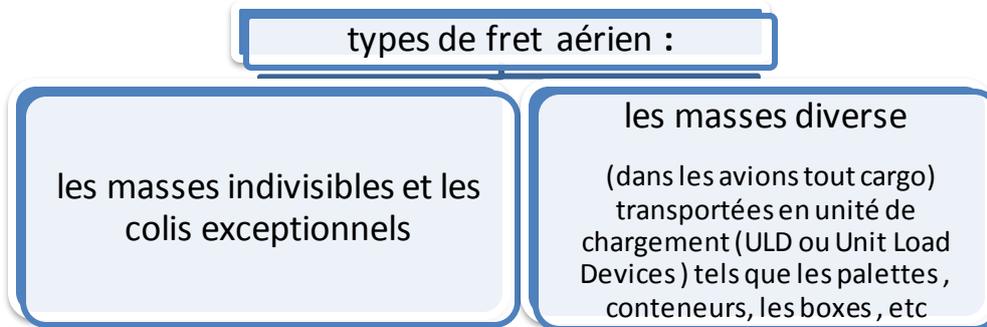
- Les avions mixtes : ils transportent à la fois des passagers et du fret (ne convient pas aux produits dangereux et peut causer des retards car la poste est prioritaire).
- Les avions cargo qui ne transportent que des marchandises.

III.2.2 les appareils :



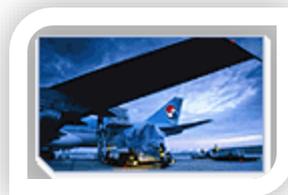
I.2.3 Manutention et unité de chargement (ULD) :

deux types de fret sont transportés en transport aérien :



Avion (mixte - combi - tout cargo)

Les avions commerciaux sont de trois types : les appareils cargos, entièrement dédiés au transport de palettes, de colis et de frets spécifiques, les appareils combis, dont seule la partie arrière de la cabine accueille du fret, souvent sur 50% de la longueur du fuselage et enfin les appareils mixtes qui sont ni plus ni moins que les avions passagers. Les soutes sont commercialisées par les compagnies aériennes et un Boeing 777 assurant la ligne régulière Paris-Los Angeles peut ainsi transporter jusqu'à 20 tonnes de fret. On estime à 50% la proportion du fret aérien empruntant des avions passagers, dits " mixtes ". La commercialisation des soutes contribue ainsi à rentabiliser les lignes aériennes régulières.



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.3 Explication des différents contrats de transport aérien :

III.3.1 Les parties au contrat de transport aérien :

Trois cas de figures :



III.3.2 Les parties au contrat de transport aérien Les documents utilisés dans le cadre du transport aérien :

III.3.2.1 Les parties au contrat de transport aérien 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 lettre de transport aérien .ces imprimées ne sont pas d'usage général .dans la pratique, les instructions sont plus souvent transmises à un transitaire qu'à la compagnie aérienne.

III.3.2.2 Les parties au contrat de transport aérien 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 L'IATA. Il est utilisé sous cette forme depuis le 1er Janvier 1984 par l'ensemble des compagnies aériennes. toute expédition doit être couverte par une lettre de transport aérien (Air waybill) émise par l'expéditeur. Les conditions de transport applicables au mouvement de marchandises sont énoncées à l'endos des lettres de transport aérien que ce soit de façon explicite ou par renvoi à la législation impliquée.

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) :

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.

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.

III.3.3 la tarification :

La base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu'1 tonne = 6m³. On divise donc le volume réel par 6 pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification.

- Le tarif IATA, en principe obligatoire, peut faire l'objet de réductions suivant le volume. C'est un tarif par tranche de poids, rapidement dégressif, qui change d'un pays à un autre et un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions. Les compagnies aériennes appliquent la règle du "payant pour" qui consiste, compte tenu de la forte dégressivité du tarif, à payer un poids supérieur au poids réel.

- Le tarif ULD (Unit Load Device = Unité payante). Dans ce cas, chaque unité de chargement a un prix minimum. Le tarif ULD est une taxe forfaitaire consentie pour certains trajets. A ce forfait correspond, ce que l'on appelle un "poids pivot". Si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable (tarif intéressant dans la mesure où les contenants tels que les palettes ou les conteneurs ne sont pas taxés).

- Les tarifs spéciaux = Specific Commodity Rates = Corates. Ce sont des tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée au minimum par 100 kg et par 300 ou 500kg pour d'autres.

(minoration pour les journaux et majoration pour les animaux vivants).

NB : Le connaissement sert trois desseins:

1. C'est d'abord un reçu à l'intention de l'expéditeur reconnaissant que des marchandises spécifiques ont

effectivement été reçues pour acheminement ;

2. C'est aussi un sommaire résumant les principales clauses et conditions du contrat intervenu entre l'expéditeur et le transporteur ;

3. Il peut aussi devenir une preuve de propriété des marchandises qui y sont décrites.

4. Il peut aussi être considéré comme un effet de commerce : il s'agit d'un titre endossable. Ceci permet au vendeur de transférer la propriété des marchandises à l'acquéreur alors qu'elles sont en cours de voyage. Ceci permet également à l'acquéreur de les remettre virtuellement à un banquier comme gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui lui a été consenti pour en faire l'acquisition. c'est l'opération d'escompte

Hub

Il s'agit d'une plateforme de rabattement / redistribution : procéder au groupage à partir des plateformes régionales n'étant pas toujours rentables et les aéroports de province n'offrant qu'une quantité limitée de destinations, les expéditions sont rabattues vers des hubs. Pour la France, le principal hub est situé à Paris-CDG.

Le système hub du fret est calqué sur celui des passagers. Prenons l'exemple suivant : 50 passagers souhaitent aller de Bordeaux à Tokyo, 50 de Nantes à Tokyo, 50 de Lyon à Tokyo et 50 de Toulouse à Tokyo. Des vols directs ne seraient pas rentables et, grâce à d'astucieuses adaptations horaires, les passagers sont donc rabattus vers le hub de Paris-CDG, pour se retrouver... dans le même appareil de 200 places reliant l'aéroport Charles-de-Gaulle à celui de Tokyo-Narita.

palettes

Les palettes sont principalement utilisées par l'agent de fret pour grouper les marchandises préalablement sécurisées. Elles sont de plusieurs types : les plus grandes, appelées P7A et embarquées sur B747 Cargo exclusivement, peuvent offrir jusqu'à 39 m³ de volume et emporter 29 tonnes de marchandises. Les avions passagers (type B777/A340/A330) acceptent en soutes des palettes dites de 10 pieds, d'un volume utile de 19 m³ et pouvant accueillir jusqu'à 6 tonnes de marchandises. Les palettes embarquées à bord des A320/B737 n'ont qu'un volume utile de 2,7 m³.

Les palettes sont généralement protégées par un film plastique recouvert d'un filet. nce et un guide de consigne pour la manutention.



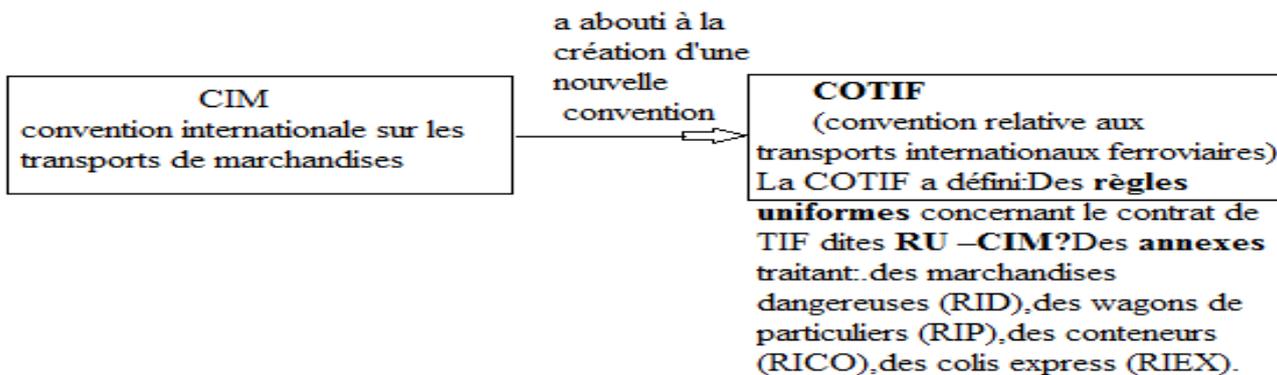
Transitaire

Les commissionnaires de transport sont souvent, à tort, appelés " transitaires ". Juridiquement, il s'agit bien de deux métiers différents : seul le commissionnaire de transport peut organiser l'expédition de bout en bout, en son nom et sous sa responsabilité. Le transitaire est pour sa part un simple mandataire.

IV: Transport routier

En transport routier, Le contrat de transport est "le contrat par lequel un voiturier de profession promet le déplacement d'une marchandise déterminée sur une relation définie moyennant le paiement d'une somme d'argent appelée fret. C'est donc un déplacement déterminé à caractère professionnel, qui suppose la maîtrise du déplacement par le transporteur soit une maîtrise commerciale et technique de l'opération

IV.1 présentation du transport routier :



IV.2 Analyse des modalités du transport routier(TIF) :

IV.2.1 les types d'expédition :



IV.2.2 les intervenants extérieurs et les intermédiaires

Le transport de marchandises mobilise des intervenants spécialisés, généralement commerçants :



Connaissance ferroviaire

Les instances juridiques canadiennes considèrent un connaissance ferroviaire signé par le transporteur sans « réserves » comme une évidence que les marchandises qui y sont décrites lui ont été remises intactes et sont réputées en bonne condition.

Le connaissance ferroviaire constitue le reçu des marchandises qui y sont décrites et le contrat de transport intervenu entre l'expéditeur et le transporteur ; il peut, de surcroît, confirmer le titre de propriété des marchandises qui y sont décrites lorsqu'il est émis « à l'ordre de », To Order en anglais. Dans ce cas particulier, la livraison des marchandises n'aura lieu qu'après la présentation du connaissance ferroviaire dûment endossé au transporteur.

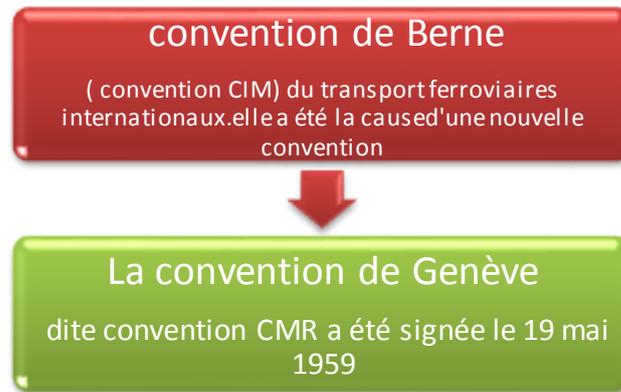
Selon la Commission canadienne des transports, le connaissance ferroviaire doit être émis par le transporteur ; en pratique, c'est toutefois l'expéditeur qui le complète et le remet au transporteur. Notons ici que le transporteur et l'expéditeur signent le connaissance ferroviaire alors que seul le transporteur signe le connaissance maritime.

Le recto du connaissance ferroviaire compte quatre sections :

1. L'identification des intervenants, de l'itinéraire et de l'équipement
2. La description des marchandises – Quantité, dimensions, marques distinctives,
3. Les frais de transport
4. Les signatures

IV.4 explication de la réglementation et des techniques :

IV.4.1 REGLEMENTATION DU T.I.R:



IV.4.2 TECHNIQUES DU T.I.R:

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



IV.4.2 les documents 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.

Connaissance terrestre

Le connaissance est actuellement la seule forme de contrat de transport routier. Il est normalement rempli par l'expéditeur et signé par le transporteur. La loi canadienne sur les transports routiers, 1987, délègue la réglementation du transport inter provincial aux provinces. Celles-ci doivent le réglementer de la même façon qu'elles réglementent le transport routier à l'intérieur de leurs frontières; c'est normalement la réglementation de la province d'origine du mouvement qui s'applique. Toutes les législations provinciales comprennent des règles applicables au transport routier, ces règles déterminent, entre autres, les clauses obligatoires que doivent comprendre les connaissances routiers émis par les transporteurs publics œuvrant dans la juridiction en question.

Il est donc primordial de bien reconnaître la réglementation provinciale applicable

IV.4 exercices :

Installé à Mohammedia, le distributeur national de cuisine souhaite importer de l'Espagne des meubles de cuisine. La valeur EXW Barcelone est de 40000 euro. L'importateur hésite entre la voie routière jusqu'Alger puis prendre bateau RO-RO à Tanger puis l'autoroute vers Mohammedia, ou directement par voie Maritime. On vous communique les informations suivantes :

- La palettisation et l'emportage sont compris dans la valeur facturée.
- Location du conteneur : 650 euro
- Pour le choix de la voie maritime :
 - près acheminement...200 euro..formalités douanières...100 euro..manutention portuaire...15 euro /conteneur...acconage...7 euro/ conteneur. fret...2000 euro. acconage acconage...7 euro/ conteneur.. formalités douanières...50 euromanutention portuaire...15 euro /conteneur ...frais douanières...15 euro poste acheminement100 euro. Dépotage3 euro/conteneur
- Pour le choix de l'autre voie :
 - près acheminement... 1200 euro..formalités douanières30 euro 15 euro /conteneur. manutention portuaire 15 euroacconage 7 euro....fret...200 euro acconage7 euro/ conteneur.. formalités douanières...30 euromanutention portuaire...30 euro ...frais douanières.....15euro. poste acheminement 100 euro..dépotage.....7 euro/conteneur.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est régi dans le cadre international par la Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9/05/1980. Elle comporte les principales parties suivantes :

- La COTIF ou convention proprement dite ;
- L'OTIF (l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires) ;
- Appendice A à la COTIF : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (RU-CIV) ;
- Appendice B à la COTIF : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) et de ses annexes ;

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est une convention internationale qui est à la base de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) dont la mission est d'établir des règles juridiques communes pour le transport international ferroviaire de personnes et de marchandises entre ses États membres

L'OTIF regroupait 47 États membres, un membre associé et une organisation d'intégration économique régionale (UE) au 1er janvier 2012 et couvrait alors 250 000 km de lignes ferroviaires, additionnées des transports complémentaires effectués par voies maritimes et/ou de navigation intérieure, ainsi que par la route⁴. La Convention initiale a depuis fait l'objet d'un amendement et c'est une nouvelle mouture, appelée Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du Protocole de Vilnius (COTIF 1999) qui est en vigueur depuis le 1er juillet 2006.

Comment calculer la valeur du fret ?

Il faut respecter les règles suivantes :

D'abord commencer par calculer le poids brut en Tonnes et le volume en m³ de l'expédition

Ensuite, repérer dans le sujet s'il s'agit d'un transport AVEC ou SANS CONTENEUR, l'approche ne sera pas la même...

Règle d'équivalence

En maritime : 1T = 1M³ - en aérien : 1T = 6 M³ - en routier : 1T = 3 M³

Transport sans conteneur

Comparez le poids au volume et appliquer la règle d'équivalence: exemple une marchandise à 6T et 24M³ . en aérien $24/6=4UP < 6$ donc on accepte 6 le plus grand . en routier $24/3=8 > 6$ on accepte 8 le plus grand. Après on applique le taux de fret. On à 3 possibilités :

1 ^{ère} possibilité	2 ^{ème} possibilité	3 ^{ème} possibilité
<p>On à un taux de fret connu Exp : 5euro/T En aérien : $5 * 6 = 30$ en routier : $5 * 8 = 40$</p>	<p>On à un taux de fret connu Avec BAF=+5% et CAF=-3% $5€ + 5 \times 0.05 = 5.25€$ $5.25€ - 5.25€ \times 0.03$ $5.25€ - 0.1575 = 5.0925$ Donc En aérien : $5.0925 * 6 = 30.55$ en routier : $5.0925 * 8 = 40.74$</p>	<p>On à une tarification par tranche. On applique la règle du payant pour pour [0-4[on à 6€/T [4-7[on à 5€/T [7-10[on à 4€/T [10-13[on à 3.5€/T En aérien : $6 * 5 = 30$ la règle du payant pour consiste à passer au niveau suivant et voir si c'est moins chère $7 * 4 = 28 < 30$ on ne paye que : 28€ en routier $8 * 4 = 32$ règle du payant pour $10 * 3.5 = 35$. Il vaut mieux ne pas appliquer la règle du payant pour .</p>

Transport avec conteneur

On n'applique pas la règle d'équivalence la valeur du fret se fait par conteneur 20 pied (1EVP) ou 40 pied (2EVP). Le BAF et le CAF sont valables sur conteneur

NB : En Transport aérien calcul le Prix au KG par tranche de poids avec un minimum de taxation.
Forfait à l'unité de chargement ULD (Unit Load Device) avec un poids pivot au-delà duquel les KG supplémentaires sont taxés.

Les différents types de documents de transport :

Aérien :	Maritime :	Ferroviaire :	Routier :
- LTA (Lettre de Transport Aérien). - AWB (Air Way Bill).	- Connaissance Maritime. - Bill Of Lading (B/L).	- Lettre de Voiture (CIM). - CIM Railway Consignment Note.	- Lettre de Voiture (CMR). - CMR Note.

Il existe une convention pour chaque mode de transport :

Aérien :	Maritime :	Ferroviaire :	Routier :
Convention de Varsovie(1929) et Montréal(2003).	Bruxelles (1924) et Hambourg (1978).	Berne (1890) et Convention COTIF (1985).	Genève (1956).
IATA (International Air Transport Association).	OMI (Organisation Maritime Internationale).	The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF).	

CH 4 : L'assurance transport

Au cours du transport, les marchandises sont exposées à des risques divers . Pour se prémunir contre ce risque, le chargeur a l'obligation légale d'assurer ses marchandises.

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

En réalité, le chargeur a le choix , soit il peut souscrire directement auprès d'une compagnie sa police d'assurance, soit c'est son transporteur qui mettra à disposition sa propre police d'assurance, (Assurance tiers chargeur), pour les marchandises qui lui sont confiés.

IV.1 présentation des risques liés au transport des marchandises

selon leur cause, les risques sont classés soit en risques ordinaires transports soit en risques exceptionnels (guerre, guerre civile, émeute, grève, sabotage, terrorisme.) très fréquents à notre époque, souvent troublée, dans toutes les parties du monde, par des conflits politiques ou sociaux.

IV.1.1 types de polices

Police	Explication
La police « au voyage »	permet au chargeur de souscrire un contrat d'assurance directement auprès d'une compagnie d'assurance pour chaque voyage
La police " à alimenter "	contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. parfois appelé police « à éteindre » .
La police " d'abonnement "	appelée police « flottante » , pour couvrir , par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. souscrite auprès d'une compagnie d'assurance pour une période annuelle

IV.1.2 types d'assurance

Le type de contrat ou police d'assurance

Le mode de transport

L'itinéraire et la zone géographique

Le mode d'emballage

La nature des marchandises

Le nombre et poids des colis

IV.1.3 types de garanties

La garantie est un engagement pris par la compagnie d'assurance de répondre à l'exécution de ses obligations contractuelles dans le cas où l'événement assuré venait à se réaliser.

La garantie « FAP SAUF... » Franc d'Avaries Particulières	risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement et l'avarie commune
La garantie « TOUS RISQUES »	couvrir tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestre
La garantie « Risques de guerre et assimilés »	la police d'assurance fait l'objet d'une tarification particulière moyennant des primes plus élevées et proportionnelles aux risques

IV.2 Analyse et gestion des sinistres liés au transport des marchandises :

IV.2.1 gestion des sinistres et dommages :

En situation de sinistres l'assuré est obligé de :

- a. protéger les biens assurés ou au moins limiter les dommages dont ils sont atteints .
- b. faire appelle au commissaire d'avarie désigné au certificat d'assurance suivant le délai prescrit ;
- c. jouir de ses droits de recours contre tout intermédiaire présumé responsable.

IV.2.2 pièces à fournir pour la gestion des sinistres et dommages

- a. Liste de colisage
- b. Titre de transport (connaissance maritime, lettres de voiture, LTA etc.) .
- c. Les réserves prises sur les bons de livraison .
- d. Les constats d'avarie (le cas échéant) .
- e. Le certificat d'assurance

IV.3 explication des techniques de calculs des assurances :

IV.3.1 la valeur assurée

On a l'habitude en commerce international d'assurer pour plus cher que la valeur des marchandises. Par exemple : CIF + 10%. En assurant pour plus, on est plus indemnisé. Il existe une limite légale qu'on ne peut pas dépasser : pas plus de CIF + 20%. Dans la pratique en général on rencontre le plus souvent CIF + 10%.

Il y a deux possibilités pour calculer l'assurance :

- A partir de CFR
- A partir de CIF. Or dans CIF il y a l'assurance. Il existe une formule qui permet de passer de CFR à CIF :

$$CIF = \frac{100 \text{ CFR}}{100 - 1,1 A}$$

A : taux d'assurance en valeur absolue (sans le %)

1,1 : uniquement si la valeur assurée est CIF + 10%

Valeur qui n'est pas constante => si CIF + 20% => 1,2

si CIF + 5% => 1,05

IV.3.2 La Société Marocaine d'Assurance à l'Exportation "S.M.A.E.X"

C'est une société d'économie mixte désignée par arrêté du Ministre des Finances le 28 décembre 1988.

- Sa forme juridique: une société anonyme.
- Son président : M. Mohamed Tazi.
- Son objectif : la gestion du système d'assurance à l'exportation

la SMAEX est chargée d'assurer :

- Pour le compte de l'Etat et sous son contrôle les risques Politiques, catastrophiques et de non transferts, et les risques commerciaux extraordinaires afférents à l'assurance crédit ainsi que les risques afférents à l'assurance prospection et l'assurance foire ;
- Pour son propre compte et sous le contrôle de l'Etat, les risques commerciaux ordinaires afférents à l'assurance crédit.

ASSURANCE FOIRE

- Elle permet aux entreprises marocaines de participer à des foires et expositions à l'étranger et de bénéficier d'une assurance contre la perte pouvant résulter de l'insuccès de leur action commerciale.
- Elle couvre à l'exportateur jusqu'à 50% de ses frais de participation à une exposition à l'étranger ;
- Elle est adressée aux entreprises ou groupements d'entreprises industrielles, commerciales et/ou de services situés sur le territoire marocain et qui ont l'intention d'établir ou de développer un courant d'affaires d'exportation de biens ou de services marocains.

ASSURANCE FOIRE

Elle couvre principalement :

- Les frais de location et d'aménagement du stand ;
- Les frais de transport des articles exposés ;
- Les frais d'emballage des articles exposés ;
- Les frais de voyages du personnel de l'entreprise ;
- Les frais de séjour du personnel de l'entreprise ;
- Les frais d'assurance du personnel et des articles exposés ;

- Les frais de publicité ...

ASSURANCE-PROSPECTION

Elle accompagne les entreprises marocaines dans leurs efforts de prospection commerciale à l'étranger en leur proposant une assurance contre l'échec commercial de cette prospection

- Elle couvre à l'exportateur jusqu'à 50% de ses frais de participation à une exposition à l'étranger ;
- Elle est adressée aux entreprises ou groupements d'entreprises industrielles, commerciales et/ou de services situés sur le territoire marocain et qui ont l'intention d'établir ou de développer un courant d'affaires d'exportation de biens ou de services marocains.

ASSURANCE-PROSPECTION

Elle couvre principalement :

- les frais d'études de marchés ;
- les frais de déplacements et séjours à l'étranger des délégués de l'entreprise ;
- les frais de participation à des manifestations, foires ou salons ;
- les frais de représentation et de fonctionnement à l'étranger (salaires, gestion...) ;
- Les frais de publicité ...

ASSURANCE-CREDIT

C'est une garantie qui couvre l'exportateur contre le non paiement de ses créances.

Les formes de la garantie

Soit globale : elle porte sur l'ensemble du chiffre d'affaires à l'exportation ;

Soit partielle : le chiffre d'affaires à couvrir doit être au moins égal à 50 % ;

Soit cas par cas : elle peut porter sur un seul client étranger.

ASSURANCE-CREDIT

Cette garantie se décline en deux formules :

- L'Assurance-crédit commercial
- L'Assurance-crédit P.C.T
- La SMAEX offre à ses assurés :
 - - L'information régulièrement actualisée sur les acheteurs;
 - - Le conseil sur les conditions et modalités de vente à l'étranger;

- - L'assistance en recouvrement des créances impayées même si celles-ci ne sont pas éligibles à la couverture.

IV.4 exercices :

Exercice 1

Calculer le montant de la prime d'assurance selon que la valeur assurée soit CFR +5% ou CIF +5%

Prix des marchandises CFR : 250 000€

Taux d'assurance : 0,8%

CFR +5%

CFR +5% = $250\,000 \times 1,05 = 262\,500$ €

Prime d'assurance avec CFR + 5% : $262\,500 \times 0,008 = 2\,100$ €

CIF + 5%

CIF = $(100 \text{ CFR}) / (100 - 1,05 \times 0,8) = 250\,000 / 99,16 = 252\,117,78$ €

Méthode 1 : CIF + 5% = $252\,117,8 \times 1,05 = 264\,723,7$ €

Prime d'assurance avec CIF + 5% : $264\,723,7 \times 0,008 = 2\,117,78$ €

Méthode 2 : prime d'assurance = CIF – CFR

$252\,117,78 - 250\,000 = 2\,117,78$ €

CH 5 : Les incoterms

Les contrats commerciaux internationaux incoterms 2010

DOCUMENT 1

Les Incoterms définissent, dans le cadre d'un contrat de vente internationale, les limites de responsabilité et des charges soit les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionnées par le déplacement de la marchandise au niveau international, prédéfini par la chambre de commerce internationale, sur le triple plan :

- ◆ du lieu de transfert des risques
- ◆ de la répartition des frais d'acheminement
- ◆ des documents dus par le vendeur à l'acheteur

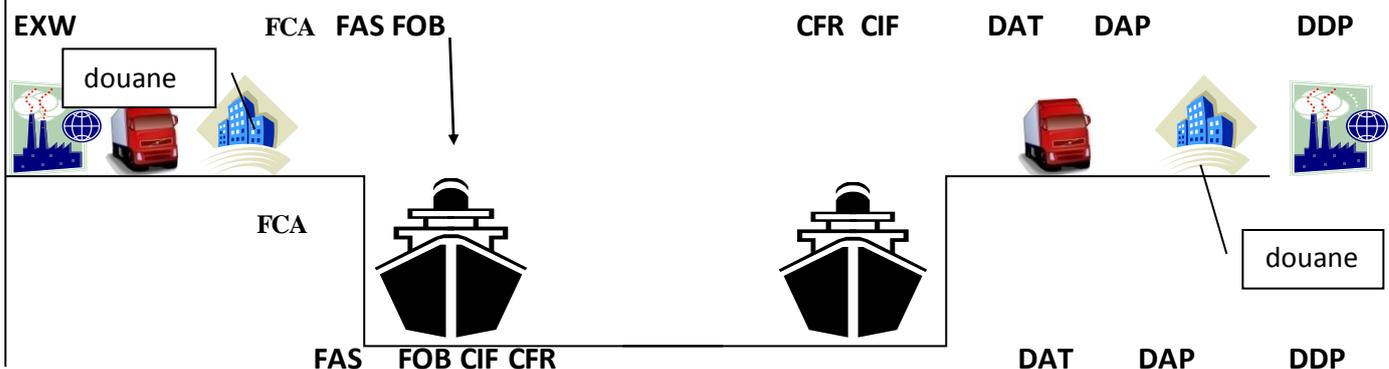
mettez la première lettre des incoterms dans les cases vide ?

quel est le nombre des incoterms ?

dites quelles sont les responsabilités de chaque catégorie d'incoterms

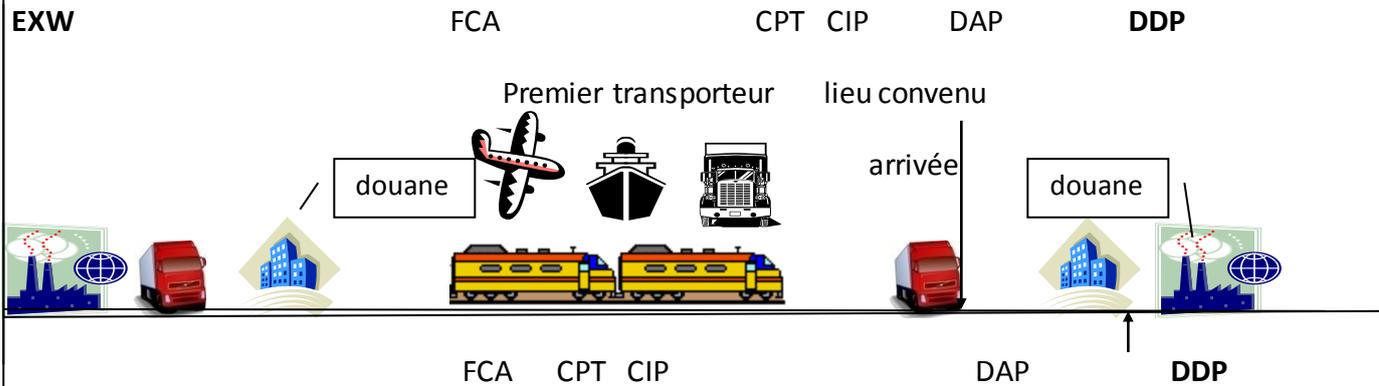
présentez leurs modalités de transport ?

Transfert de frais



Transfert de risques

Transfert de frais



Transfert de risques

EXW	Ex Works Paid to (à l'usine)	Valeur marchandise + Emballage
FCA	Free Carrier (franco transporteur)	EXW + Chargement + Pré-Acheminement + Frais transitaires + Dédouanement Export
FAS	Free Along side Ship (franco le long du navire)	FCA + Déchargement (mise en quai)
FOB	Free On Bord (franco bord)	FAS + Passage Portuaires + Embarquement (mise à FOB)
CFR CPT	Cost and Freight (coût et fret) / Carriage Paid To (port payé jusqu'à)	FOB + fret
CIF CIP	Cost Insurance and Freight (coût assurance et fret) Carriage and Insurance (port payé assurance comprise)	CFR + assurance
DAT	Delivered at Terminal (rendu au terminal)	CIF / CIP + Débarquement + Passage Portuaire
DAP	Delivered at Place (rendu lieu convenu)	DAT + Chargement + Post-Acheminement
DDP	Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)	DAP + dette douanière

Le but des incoterms est de définir les obligations réciproque des deux contractants (le vendeur et de l'acheteur) en matière de prestations, de risques et de coûts.

1°) La répartition des taches entre acheteur et vendeur

- **la manutention:** définir les responsabilités et les tâches de chaque partie en matière de chargement et de déchargement des marchandises;
- **le transport:** selon l'incoterm utilisé, la charge des parties varie en matière de pré-acheminement, de transport principal et de post-acheminement;
- **les formalités de douane** à l'importation et à l'exportation
- la charge d'**assurer la marchandise** pendant le transport;
- la charge d'effectuer **les emballages** nécessaires au transport

2°) La répartition des risques entre acheteur et vendeur

Qui va supporter les conséquences des dommages des incendies, des vols ou des pertes pendant le transport?

3°) La répartition des coûts: qui paie quoi?

Les éléments concernés sont: le transport , l'assurance

les droits de douane à l'importation et à l'exportation, les frais annexes.

QUESTIONS

A partir des documents 1 et 2 :

1° Trouver une définition des Incoterms

.....

.....
.....
.....

2° Pourquoi l'utilisation des Incoterms a t-elle été rendue nécessaire dans le commerce international ?

.....
.....
.....
.....

3° Les Incoterms sont classés en 2 grandes familles.

- 
- 

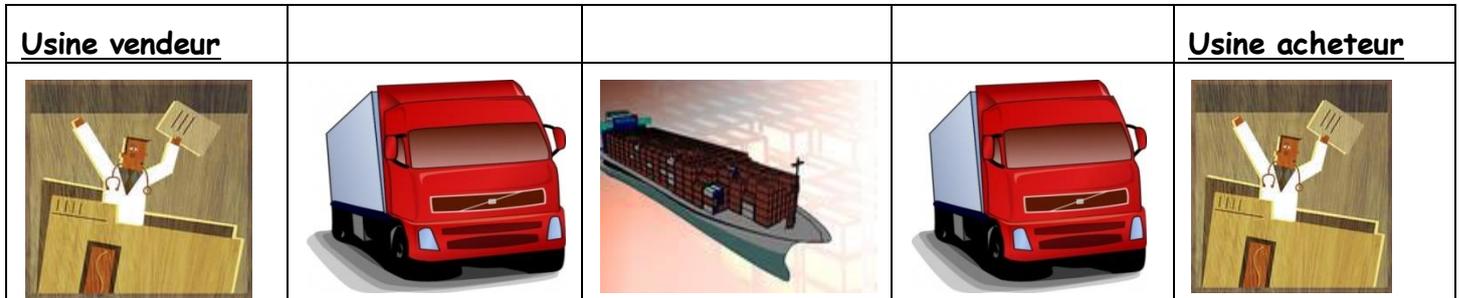
4° Quelles sont les prestations engendrées par une exportation ou une importation ?

- 
- 
- 
- 
- 

5° Quels sont les risques qui peuvent survenir lors d'une opération d'Import Export ?

- 
- 
- 
- 

6° En vous référant aux 2 documents précédents, quels sont les frais à payer lors d'une opération d'Export ? Vous prendrez l'exemple d'une marchandise partant de FES pour être acheminée à Paris via les Ports de Tanger et Havre. (certaines opérations ne sont pas mises sur le schéma, à vous de les déduire)













Les incoterms sont classés selon le degré de contrainte de l'exportateur en partant de son obligation minimum (EXW) jusqu'à son obligation maximum (DDP).

Il existe 11 incoterms retenus par la Chambre de Commerce Internationale (CCI)2010, qui sont classés selon le mode de transport. Les multimodaux (EXW) (FCA) (CPT) (CIP) (DAT) (DAP) (DDP) exclusivement Maritime FAS FOB CFR CIF. Suppression des incoterms DAF / DES / DEQ / DDU. Suppression de la notion de «passage du bastingage». **DAT**: Delivered At Terminal (remplace le DEQ et s'applique pour tout mode de transport) - **DAP**: Delivered At Place (remplace les DAF/DES/DDU)

Auparavant ils étaient 13- l'incoterm exclusivement terrestre (DAF)

- 6 incoterms exclusivement maritimes (FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ)

- 6 incoterms valables pour tout mode de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDU, DDP)

I.1 présentation

Dans la négociation d'un contrat commercial d'achat/vente, il faut, d'abord, savoir qui se charge du transport. D'autre part, qui va assumer les risques encourus de ce transport ? Qui va fournir les documents de transport ? le lieu de livraison ? En définitive, il importe que les deux parties sachent quels services vont être inclus dans «le prix». Les incoterms (contraction des mots anglais International Commercial Terms) sont les contrats, selon le CCI, qui déterminent les limites de responsabilité et des charges de l'exportateur et de l'importateur. Ce sont l'ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes les plus utilisés dans le commerce international. Les principaux documents :

La facture commerciale

- Elle accompagne les marchandises lors du passage de la frontière. doit comporter les mentions obligatoires en droit Marocain (le RC-identification fiscal) et toutes les informations habituellement requises pour une facture (noms et adresse ...)

Les documents douaniers :

- la déclaration en douane, parfois une licence d'exportation (pour les produits sensibles) et les documents d'importation selon l'incoterms

Certificats sanitaires

- pour les produits agro-alimentaires.

Liste de colisage

- pour les expédition groupée de cartons semblables.

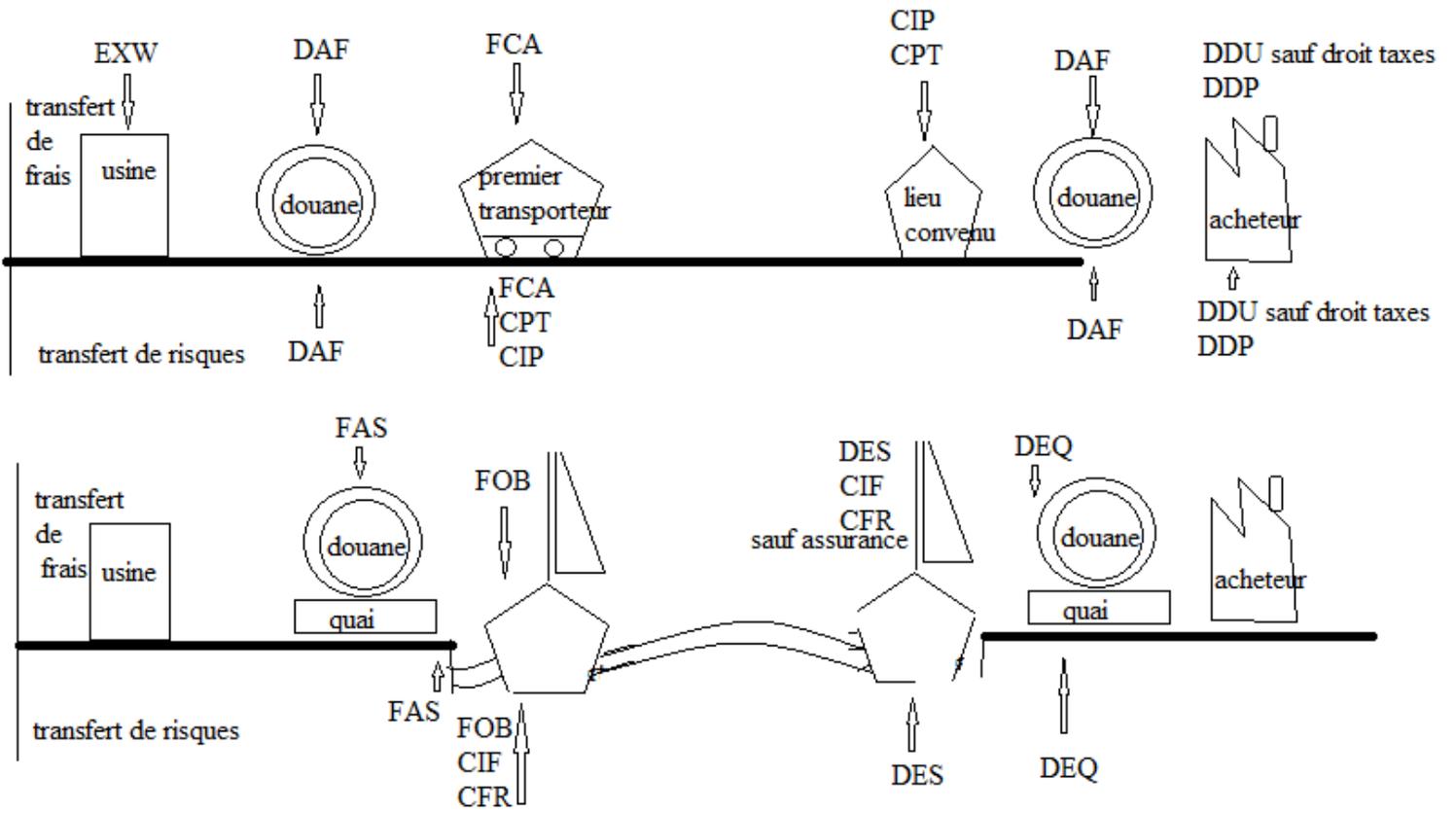
Le certificat d'origine

- visé par la chambre de commerce et d'industrie de la circonscription de l'exportateur

attestations de prises en charge

- Il s'agit de lettre de transport aérien LTA (air) ou connaissance maritime (mer) lettre de voiture CMR (route)

I.2 explication



I.3 :Exercice :

		Documents	Coûts
Groupe E : EX	EXW : Ex-Works à l'usine	Facture pro forma Facture commerciale Avis d'expédition	Frais de fabrication1250 + Frais d'exploitation2000 + Marge bénéficiaire50% + Emballage300 = EXW
Groupe F : Free	FAS : Free Alongside Ship (Franco le long du navire) TRANSPORT MARITIME	Document de transport	préacheminement+formali té douanières à l'export = FAS
	FCA : Free Carrier (Franco transporteur)quelque soit le mode de transport	Attestation de prise en charge + titre de transport	EXW+ Chargement300+ préacheminement450+for malité douanières à l'export75 = FCA
	FOB : Free On Board (Franco à bord) maritime	Connaissement maritime	EXW+ Chargement+ préacheminement+formali té douanières à l'export + frais de mise à bord50 =FOB
Groupe C : Cost and Carriage (transport principal acquité	CFR : Cost and Freight (Coût et fret)	Connaissement maritime	EXW+ Chargement+ préacheminement+formali té douanières à l'export + frais de mise à bord + Transport principal1400

	CPT : Carriage Paid To (Port payé jusqu'à) CIF : Cost, Insurance, freight	Documents de transport Documents d'assurance	EXW+ Chargement+ préacheminement+formalité douanières à l'export + frais de mise à bord+transport principal+frais mise à bord=CIF
	CIP : Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise jusqu'à)	Documents d'assurance	
Groupe D : Delivered	DES : Ex Ship (Rendu ex ship)	Certificat d'assurance Connaissance maritime	
	DEQ : Delivered Ex Quay (Rendu à quai)	Connaissance maritime Documents douaniers	préacheminement+formalité douanières à l'export + frais de mise à bord+transport principal+frais mise à bord 125+ déchargement=DEQ
	DDU : Delivered Duty Unpaid(Rendu droits acquittés)	Document de transport	DEQ++ Post-acheminement45+ + Déchargement34=DDU
	DDP : Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)	Documents douaniers	DDU++ Douane import10%, droits et taxe2%
	Prix d'achat de l'importateur		DDP
	Marge de l'importateur (45% du DDP)		
	Prix de vente au grossiste+Marge du grossiste15%=Prix vente détail +Marge du détaillant45%=Prix de vente HT au client finaltva20%		

Exercice pratique

Toutes vos importations sont conclues DDP Beauvais. C'est l'exportateur qui organise l'acheminement de vos commandes. Vous réceptionnez la marchandise dans vos propres locaux.

C'est une formule commode, mais les coûts logistiques vous paraissent très élevés (plus de 50% de la valeur du produit, pour les importations de Brésil)

Soucieux de la santé financière de votre société, vous envisagez de renégocier les conditions de vente avec votre fournisseur brésilien.

Pour préparer la négociation de votre prochaine commande vous devrez :

1 Déterminer (à l'aide des informations fournies en annexe) les prix acceptables pour une importation :
- EXW Brasilia ; - FAS Belem ; - FOB Belem ; CFR Le Havre ; - CIF Le Havre ; - DES Le Havre ; - DEQ Le Havre ; - DDU Beauvais ; - DDP Beauvais.

2 Comparer les prix d'offre du fournisseur avec ceux ressortis de vos calculs.

Quel incoterm pouvez-vous proposer au fournisseur, pour réaliser des gains financiers sans prendre des risques démesurés.

Annexes 1
Renseignements concernant la commande

La commande portera sur 150 000 boîtes de café X et sur 10 000 boîtes de café Y.

1 boîte de café X poids brut 250 g

1 boîte de café Y poids brut 500 g

Cafés emballés en carton : 50 boîtes de café X ou 25 boîtes de café Y

Poids d'un carton vide : 1 kg

Volume total de l'expédition : 43 m³

Prix départ usine

Boîte X : 0,76 €

Boîte Y : 1,07 €

Annexes 2
Les prix fournis par l'exportateur

EXW Brasilia	124 700 €
FAS Belem	128 900 €
FOB Belem	129 445 €
CFR Le Havre	137 141 €
CIF Le Havre	137 900 €
DES Le Havre	140 000 €
DEQ Le Havre	191 500 €
DDU Beauvais	140 800 €
DDP Beauvais	192 046 €

Annexes 3

Renseignements fournis par les opérateurs du commerce international (transporteurs, assureurs, transitaires, douanes ...)

Coût transport Brasilia – Belem	45,73 € la tonne
Frais dédouanement export	45,73 €
Camionnage et mise sous palan	2,27 € la tonne
Entreposage 5 jours	2,25 € /tonne/jour
Chargement à bord	9,15 € la tonne
Fret Belem -Le Havre	152,45 € la tonne ou le m ³
BAF	10%
Assurance transport maritime	0,5% (CIF + 10%)
Frais de déchargement port Le Havre	213 €
Transport Le Havre – Beauvais	457 €
Droits de douane	15 % sur CIF
Taxe intérieure	19,6 %

corrigé Incoterms

Question 1

Exercice

a : Valeur de la marchandise :

Café X : 114 000 €

Café Y : 10 700 €

Valeur totale de la marchandise : 124 700 €

b : Calcul des poids :

Poids des cafés : 42 500 Kg

Poids des cartons : 3 400 Kg

Poids total de la marchandise 45 900 Kg

c : Calcul des prix acceptables selon l'incoterm :

EXW	124 700,00 €	
FAS	127 465,29 €	EXW + Transport Brasilia - Belem + camionnage + entreposage + dédouanement export.
FOB	127 885,27 €	FAS + chargement à bord
CFR	135 582,46 €	FOB + fret
CIF	136 332,29 €	CFR + assurance
DES	136 332,29 €	DES = CIF
DEQ	136 545,29 €	DES + déchargement au port d'arrivée
DDU	137 091,86 €	DEQ + transport intérieur + TVA sur le transport intérieur.
DDP	188 271 €	DEQ + dédouanement + transport intérieur + TVA.

Question 2

Les prix d'offre de l'exportateur sont supérieurs à ceux qui ressortent de vos calculs. Suivant l'incoterm, l'exportateur a inclus dans ses prix d'offre des petites surcharges pour le service rendu.

Si vous connaissez bien le pays une importation EXW Brasilia peut-être envisageable.

Attention, l'obtention d'une licence d'exportation, l'exécution des formalités douanières et même la négociation avec les chargeurs ou le transporteur qui assure le pré-acheminement, peuvent s'avérer des obstacles insurmontables.

Si vous ne connaissez pas le pays pensez à une importation FOB Belem.

Cet incoterm vous laisse la liberté d'organiser le transport, sans avoir à subir les risques dans le pays d'exportation.

Attention, toutefois ! Il s'agit ici, d'un transport multimodal qui demande la maîtrise d'opérations diverses telles que :

- le dédouanement
- le transport maritime et routier
- le passage portuaire etc

Si l'une de ces opérations vous paraît délicate, vous pourrez toujours la confier à un auxiliaire du transport international : commissionnaire en douane, agent aéroportuaire etc

CH 6 : la douane marocaine

La Douane marocaine, comme toutes Douane à travers le monde, ne se contente pas seulement de collecter les impôts. c'est en plus , un acteur dans la mise à niveau économique et sociale du pays ,de protection de la santé publique et du patrimoine culturel .c'est un vecteur porteur d'accroissement et le développement du commerce national et international , précisément par la promotion et la facilitation des échanges entre le Maroc et le reste du monde. C'est un vecteur incontournable de mise à niveau socio-économique, qui puise sa force du développement de l'Administration des Douanes .

La douane a prévu des obligations administrative (des documents) et des obligations fiscaux appelées : droits de douane. Ce sont des impôts prélevés sur une marchandise importée lors de son passage à la frontière. Ces droits peuvent être forfaitaires ou représentent un pourcentage du prix (droits « ad valorem »).

Dans ce chapitre, nous allons tenter de présenter les différents aspects des sources de formalités douanières, en passant par l'analyse de la mission de la douane et de ses impôts et aboutissant à une brève idée sur les infractions douanières.

VI .1 : présentation des sources et formalités douanières

VI.1.1 Sources nationales et international de la législation douanière en vigueur

VI.1.1.1 Les principaux textes de base sont :

textes de base:

Le code des douanes et impôts indirects 1977

Le tarif des droits de douane 1957.

décrets et Arrêtés du Ministères des Finances

VI.1.1.2 La Douane et les accords internationaux :

Notre pays a conclu plusieurs accords notamment :

VI.1.1.2.1 DES ACCORDS BILATERAUX DE LIBRE ECHANGE dont notamment :



VI.1.1.2.2 DES ACCORDS AVEC LES GROUPEMENTS ECONOMIQUES

tel l' accord d'association avec l'Union Européenne visant à libéraliser progressivement les échanges de biens, services et capitaux.

VI.1.1.2.3 DES ACCORDS MULTILATERAUX :



VI.1.1.2.4 DES ACCORDS INTERNATIONAUX

tel que l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) et l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI). Au niveau de l'OMD.

VI.1.2 La Douane et le statut avancé

Entre le Maroc et l'Union européenne un accord commercial au statut avancé a vu le jour et qui vise le renforcement des relations bilatérales concernant les liens politiques, le rapprochement juridique, le parachèvement du processus de libéralisation des échanges des biens, des services et des droits d'établissement, la libre circulation des capitaux et des moyens de paiement, la facilitation des mouvements des personnes à des fins professionnelles, la coopération en matière sécuritaire et de contrôle des flux migratoires ainsi que l'implication des partenaires économiques et des acteurs sociaux dans les deux parties. Le statut avancé, c'est aussi des implications pour la Douane marocaine.

VI.1.2. Les missions de la Douane :

1/ Mission Fiscale :

Sur le plan fiscal, l'action du service des Douanes porte notamment sur l'assiette le contrôle et la perception :

- des droits de douanes et droits accessoires à l'importation
- des taxes sur le chiffre d'affaires TVA et des taxes spécifiques afférentes aux produits importés ;

les recettes douanières constituent la principale source d'alimentation du budget. pour le Maroc, pays à vocation essentiellement agricole, il s'agit d'assurer la naissance d'une industrie Nationale, instrument d'une indépendance véritable.

2) Mission économique :

Sur le plan économique, l'action des services des douanes porte sur :

- La lutte contre le dumping et la concurrence déloyale ;
- L'application de la réglementation du commerce extérieur et des changes en veillant en particulier au respect des règles édictées.

Le contrôle du commerce extérieur se concrétise par la mise en place de toute une série de mesures partant du principe de la liberté du commerce à l'importation et à l'exportation jusqu'à la prohibition relative et / ou absolue, assorti de la délivrance d'une intention d'importation ou d'exportation en passant par le contrôle avant embarquement des marchandises.

En permettant à nos entreprises nationales de s'approvisionner en matières premières à moindre coût, la douane contribue à les rendre plus performantes. C'est d'ailleurs là qu'apparaît le rôle économique du droit de douane à savoir combler la différence entre les prix étrangers.

- L'établissement et la diffusion des statistiques du commerce extérieur en vue de l'information des Pouvoirs publics et des usagers.

3/ Mission particulière :

En raison de l'implantation des structures de la douane sur l'étendue du territoire national, les Pouvoirs publics ont confiés à l'Administration des Douanes, un rôle prépondérant dans la protection de Certains secteurs de l'Etat en collaboration ou au compte d'autres administrations, qui présentent elles Aussi, beaucoup d'intérêt et cela à différents points de vue :

a) La protection de la santé publique :

- Lutte contre les stupéfiants
- Contrôle des produits périmés
- Contrôle des certificats sanitaire.

b) Protection du consommateur :

- Lutte contre les contrefaçons et les avaries

c) Protection du patrimoine culturel :

- Lutte contre l'exportation frauduleuse des œuvres d'arts.

En 2007, la moyenne simple des lignes tarifaires était de 23% (42% pour les produits agricoles) et la Moyenne pondérée de 9,3% selon la Banque Mondiale. Vous pouvez accéder au tarif douanier marocain. Les produits soumis à des droits de douane plus élevés 50% en règle générale mais il existe des tarifs Exceptionnels allant jusqu'à 300%. Les produits soumis à des droits de douane moins élevés.

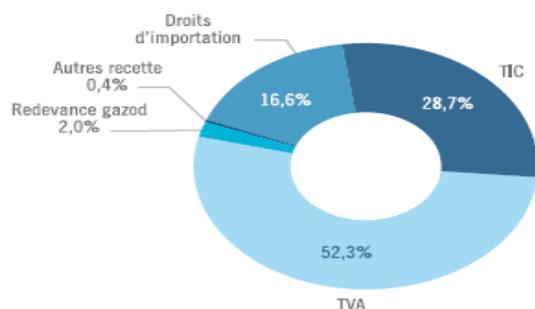
Il existe trois droits de douane préférentiels dans le cadre de la Charte de l'Investissement (0, 2, 5 et 10%). Le Maroc a signé un certain nombre d'accords bilatéraux ou multilatéraux (ex : UMA,

UE, AELE, Pays Islamiques) qui donnent droit à des réductions de taux ou qui préconisent des réductions sur plusieurs années.

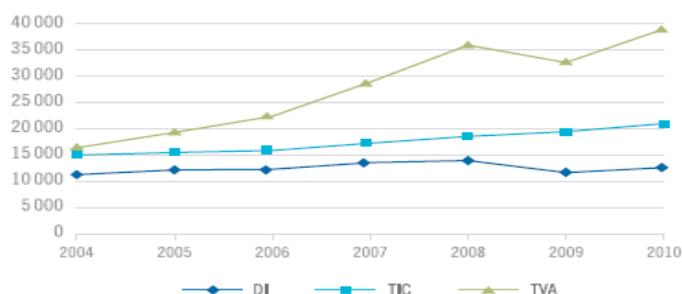
L'Accord d'Association entre l'Union Européenne et le Maroc entré en vigueur le 1er mars 2000 se traduit par un droit de douane moyen non pondéré de 17,87% depuis le 1er mars 2004 qui diminuera jusqu'à 0,05% en 2012, aboutissant ainsi à une zone de libre-échange.

VI.1.3 situation de l'économie marocaine après les accords internationaux :

Composition et parts des recettes douanières en 2010



Evolution des recettes douanières (en MDH)



Evolution des recettes douanières par rubrique (en millions de Dh)

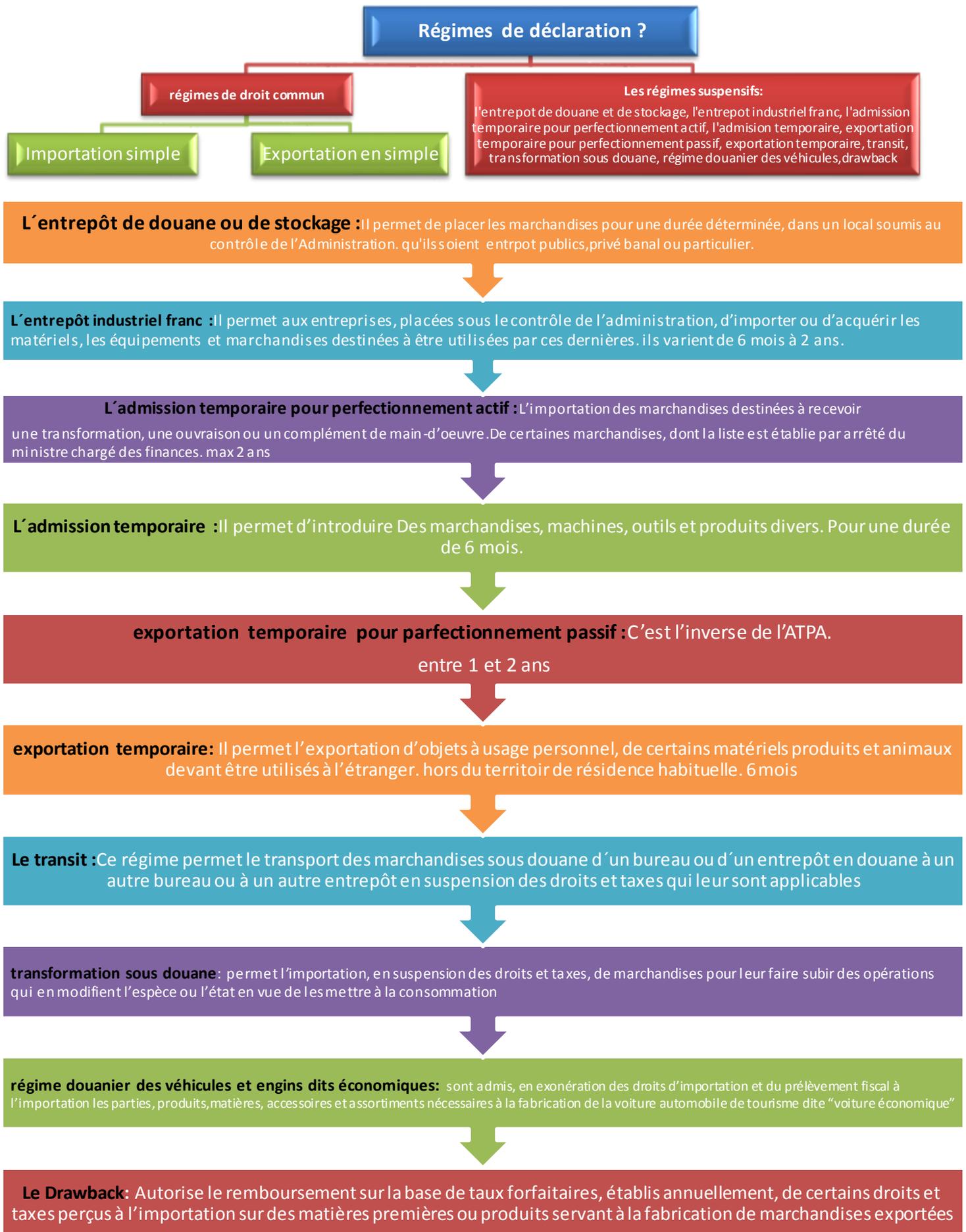
RUBRIQUES	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Droits d'importation (DI)	11 377,7	12 384,5	12 314,6	13 385,8	13 679,8	11 805,6	12 244,8
Taxes intérieures de consommation (TIC) dont :	14 488,9	15 201,5	15 681,0	17 314,6	18 688,8	19 630,5	21 132,9
- TIC sur produits énergétiques	8 509,1	9 001,5	9 201,8	10 159,4	10 638,6	11 708,1	12 307,7
- TIC sur tabacs manufacturés	5 138,4	5 344,6	5 616,8	6 132,9	6 982,9	6 865,0	7 501,6
- Autres	841,4	855,4	862,4	1 022,3	1 067,3	1 057,4	1 323,7
Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dont :	16 827,2	19 839,9	22 499,5	29 023,0	35 433,1	32 593,6	38 436,6
- TVA sur produits énergétiques	2 288,1	3 030,6	3 615,5	4 013,9	5 422,9	4 295,5	7 693,9
- Autres	14 539,1	16 809,3	18 884,0	25 009,1	30 010,2	28 298,1	30 742,7
Redevance sur exploitation des phosphates	642,4	709,9	701,1	701,5	62,1	-	-
Redevance gazoduc	787,1	1 369,0	1 556,9	1 378,8	1 748,0	1 694,6	1 441,6
Autres recettes	245,2	253,1	260,7	297,2	286,6	259,5	302,8
TOTAL	44 368,5	49 757,9	53 013,8	62 100,9	69 898,4	65 984,0	73 558,6

VI.2 : Analyse des formalités douanières

VI.2.1- 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. les régimes économiques en douane (R.E.D.) ouvrent quatre fonctions principales : le stockage ;la transformation ; l'utilisation et la circulation. Ils permettent notamment :l'entreposage des marchandises sous douane ;la transformation de matières premières et demi-produits dont les produits compensateurs sont destinés à l'exportation ; l'exportation des marchandises pour réparation, complément d'ouvrage, utilisation ou exposition et le régime suspensif qui lève les droits de douane provisoirement ou définitivement.

Le législateur a permis des liaisons entre les différents régimes suspensifs. Ainsi, à la sortie de l'entrepôt de stockage, les marchandises concernées peuvent être déclarées sous le régime de l'admission temporaire pour perfectionnement actif, de l'admission temporaire, du transit, etc. En sens inverse, avant l'expiration du délai prévu en matière d'admission temporaire pour perfectionnement actif par exemple, les produits compensateurs peuvent être constitués en entrepôt de stockage ou circuler sous le régime du transit ou être placés sous le régime de l'admission temporaire.



Personnes habilitées

à déclarer les marchandises en détail

TRANSITAIRE EN DOUANE

Article 67 - 1° Peuvent seuls faire acte de déclarant pour les marchandises présentées ou déposées en douane les propriétaires desdites marchandises, les transitaires agréés ainsi que les personnes physiques ou morales visées à l'article 69 ci-après ;

a) sont réputés propriétaires : les transporteurs, les détenteurs, les voyageurs et les frontaliers en ce qui concerne les marchandises, objets ou denrées qu'ils transportent ou détiennent ;

b) sont considérées comme transitaires : toutes personnes 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, et quelle que soit la nature du mandat à elles confié.

VI.2.2 -Le déclarant : Selon cet article, qui sont les responsable de la déclaration de la marchandise ?

.....

.....

VI.2.3 - Conditions d'application du tarif douanier à l'importation :

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

elements d'assiette de droit de douane:

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 des marchandises importées =Le contenu de la déclaration

douanière +La valeur au comptant et en gros des marchandises sur le marché local+Le coût dans le pays d'origine, majoré des frais de chargement et de déchargement(acconage), de l'assurance, du fret et des autres frais(la valeur déclarée des marchandises correspondant à la **valeur CIF, augmentée des frais de déchargement et de manutention** connexes au transport des marchandises importées jusqu'au lieu d'introduction dans le territoire assujetti) +Tout autre élément s'y rattachant. L'Administration des Douanes peut exiger la production des documents tels que factures, marchés, contrats, correspondances, se rapportant à la transaction commerciale concernée.

I. **les droits et taxes à l'importation**

la fiscalité douanière aux importations se compose principalement du **droit d'importation**, de la **taxe sur la valeur ajoutée**. Cependant d'autres impôts viennent s'ajouter. il s'agit principalement **Taxes intérieures de consommation sur les boissons, alcools, produits à base d'alcool ; taxe parafiscale(TPF= VD x taux)**

1- le droit d'importation :

en vertu du dahir du 24 Mai 1957, 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(acconage). depuis le 1er juillet 1993, le Maroc applique le système harmonisé de la désignation et de la codification de la marchandise . Le tarif douanier comprend 12 quotités tarifaires allant de 0% à 45%.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 conventions tarifaires internationaux peuvent prévoir des taux réduits, voire même la suppression des droits d'importation applicables à certaines marchandises.

$$\text{Valeur en douane (VD)} = \text{CIF} + \text{Déchargement}$$

$$\text{Droit de douane (DD)} = \text{VD} \times \text{Taux}$$

TARIF DES DROITS DE DOUANE A L'IMPORTATION				M.A.J. du 01 Janvier 2012		
Codification			Désignation des Produits	Droit d'importation	Unité de Quantité Normalisée	Unités Complémentaires
51.01			Laines, non cardées ni peignées.			
	5101.11	00	- En suint, y compris les laines lavées à dos :			
			-- Laines de tonte			
3		10	--- en suint.....	2,5	kg	-
3		90	--- lavées à dos.....	2,5	kg	-
	5101.19	00	-- Autres			
3		10	--- en suint.....	2,5	kg	-
3		90	--- lavées à dos.....	2,5	kg	-
			- Dégraissées, non carbonisées :			
3	5101.21	00 00	-- Laines de tonte.....	2,5	kg	-
3	5101.29	00 00	-- Autres.....	2,5	kg	-
3	5101.30	00 00	- Carbonisées.....	2,5	kg	-
51.02			Poils fins ou grossiers, non cardés ni peignés.			

2. - la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) :

La TVA a été instituée en 1985, elle s'applique aux marchandises importés au même titre que les Marchandises fabriquées localement. Il s'agit d'une taxe ad-valorem dont le taux est de 20%. Des taux Réduits de 14%, 10% sont appliqués à des catégories de marchandises. on constate la suppression du taux majoré de 30%, application du taux réduit de 7% pour le lait en poudre et la voiture économique. Exonération pour certains produits (engrais, appareillage pour handicapés...).

$$TVA = (VD + DD + TPF) \times \text{taux de TVA}$$

II. les droits et taxes à l'exportation

Dans le cadre de la politique de promotion des exportations, la quasi-totalité des produits exportés est exonérée de droits de douane et de taxes assimilées. actuellement, les seuls taxes à l'exportation au Maroc sont perçues sur les phosphates bruts ou transformés qui sont soumis à une redevance de 34 dhs par tonne de phosphate brut. Toutes les autres taxes qui existaient auparavant ont été supprimées. Compte tenu de l'importance du rôle économique et social dévolu à la promotion du secteur export, D'importantes mesures incitatives d'ordre particulièrement douanier, fiscal et de change ont été Progressivement introduites ces dernières années pour promouvoir les activités exportatrices et soutenir leur efficience. Les régimes suspensifs ou régimes économiques en douane constituent à cet effet un exemple édifiant.

VI.2.4: L'INFRACTION DOUANIERE

Délits de première classe	Il s'agit d'infractions n'ayant aucune incidence sur l'application des droits et taxes(exemple : erreur sur le numéro de nomenclature). sont punis d'une amende de 500 à 5000 Dh
Délits de deuxième classe	fausses déclarations ou manipulations ayant pour effet de tirer un avantage quelconque attaché à l'exportation.
Délits de troisième classe	infractions résultant soit:d'une manipulation en entrepôt non autorisée,Soit du défaut de réexportation, dans les délais.Les sanctions :paiement d'une amende égale au double du montant des droits.
Délits de quatrième classe	infractions se rapportant aux formalités devant être accomplies par le capitaine du navire Les sanctions : confiscation des marchandises avec paiement d'une amende variant de 1.000 Dh à 10.000 Dh.

Délits de cinquième classe	infractions résultant soit de toute fausse déclaration ayant pour objet de détourner le paiement des droits et taxes soit de manœuvres frauduleuses .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.
Délits de sixième classe	infractions très graves exp 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 .

VI.2.5: La modernisation et l'accélération des procédures de dédouanement :

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

<u>Décentralisation :</u>	Consiste à permettre 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.....)
<u>Simplification</u>	L'introduction d'un document unique pour la déclaration en détail des marchandises en douane (DUM).il 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)
<u>Informatisation</u>	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 SADOC (Système de l'administration des douanes et l'office des changes) BADR a comme ambition de substituer le système SADOC vise le développement d'un logiciel mieux intégré reprenant l'ensemble des activités douanières. Il prend en charge l'ensemble des activités de déclarations, dédouanements et contrôles pour tous les points d'accès au Maroc et devra permettre la dématérialisation ADIL (Assistance au Dédouanement des Marchandises à l'Importation en Ligne qui portent sur le régime fiscal et réglementaire et les avantages tarifaires accordés.. ouvert à l'ensemble des opérateurs et auxiliaires du commerce international : ODEP, RAM, Office des changes.... Permet la 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,

VI.3 : Explication des procédures de dédouanement

I- La conduite en douane

concernant les marchandises libres à l'importation, l'importateur est obligé, d'abord, de souscrire un engagement d'importation sur le formulaire intitulé "Engagement d'importation, Licence d'importation, Déclaration Préalable d'Importation". L'Engagement d'Importation est à établir en 5 exemplaires et doit être accompagné normalement d'une facture pro forma (document qui engage définitivement l'exportateur) en 5 exemplaires précisant :

- le prix unitaire exprimé en valeur départ usine, FOB, FAS ;
- la quantité exprimée en unités de mesures adéquates ;
- la désignation commerciale de la marchandise.

Par la suite doit être présenté pour domiciliation auprès d'une banque agréée choisie par l'importateur. Après domiciliation, la banque remet à l'importateur l'exemplaire qui lui est destiné et deux exemplaires, sous pli fermé, destinés au bureau douanier. La durée de validité de l'Engagement d'Importation est de 6 mois. Ce délai commence à courir à compter de la date de sa domiciliation. L'Engagement d'Importation permet le passage en douane et le règlement financier de la marchandise.

Enfin, une demande de franchise douanière est requise pour l'importation des marchandises libres à l'importation admises en franchise de droits de douane dans le cadre des Conventions et Accords commerciaux et tarifaires conclus entre le Maroc et certains pays, les produits faisant l'objet de contingents tarifaires prévus par les Accords d'Association et de Libre Echange conclus entre le Maroc et la Communauté Européenne et le Maroc et les Etats de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE), et les produits soumis à contingents tarifaires prévus par les Accords multilatéraux.

La demande de franchise douanière est à établir en 4 exemplaires sur le formulaire intitulé "Demande de Franchise Douanière" et accompagnée d'une facture pro forma en 3 exemplaires, précisant:

- le prix unitaire exprimé en valeur départ usine, FOB, FAS ;
- la quantité exprimée en unités de mesures adéquates ;
- la désignation commerciale de la marchandise.

La demande de franchise douanière est déposée au Ministère chargé du commerce extérieur ; elle est délivrée par ce département après avis du Ministère intéressé. La décision d'octroi ou de refus de la franchise douanière est notifiée à l'intéressé par le Ministère Chargé du Commerce Extérieur. La durée de validité de la franchise douanière est de 6 mois au maximum. Ce délai commence à courir à partir de la date du visa du Ministère chargé du commerce extérieur.

L'importation des marchandises est soumise, en plus de la facture, du titre d'importation et, le cas échéant des autres documents exigibles selon la nature des produits, à la présentation au bureau douanier dans un délai de 60 jours à compter du dépôt de la déclaration sommaire, d'une déclaration en détail sur le formulaire intitulé "Déclaration Unique de Marchandise" (DUM)

La loi douanière fait obligation à tout importateur et à tout exportateur de conduire et de présenter sa marchandise à un des bureaux de douanes. D'abord, le dépôt d'une déclaration sommaire, qui est suivie en principe par la déclaration en détail assignant aux marchandises un régime douanier définitif, et fournissant entre autres indications, tous les éléments quantitatifs et qualitatifs nécessaires au calcul des droits et taxes notamment : (l'origine, la valeur et l'espèce).

II- La mise en douane :

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

La déclaration sommaire ne revêt pas de forme particulière, généralement tout titre de transport peut être déposé en douane pour servir de déclaration sommaire. La prise en charge des marchandises peut être simplifiée dans le cas où la déclaration sommaire est déposée en même temps que la déclaration en détail. Dans les bureaux intérieurs, la prise en charge est en général effectuée sur la base du titre de transit sous le couvert duquel les marchandises ont été acheminée jusqu'au bureau. Si ce document est insuffisant pour assurer la prise en charge correcte, le bureau doit exiger un bordereau ou bulletin de chargement qui reprend le détail des marchandises transportées.

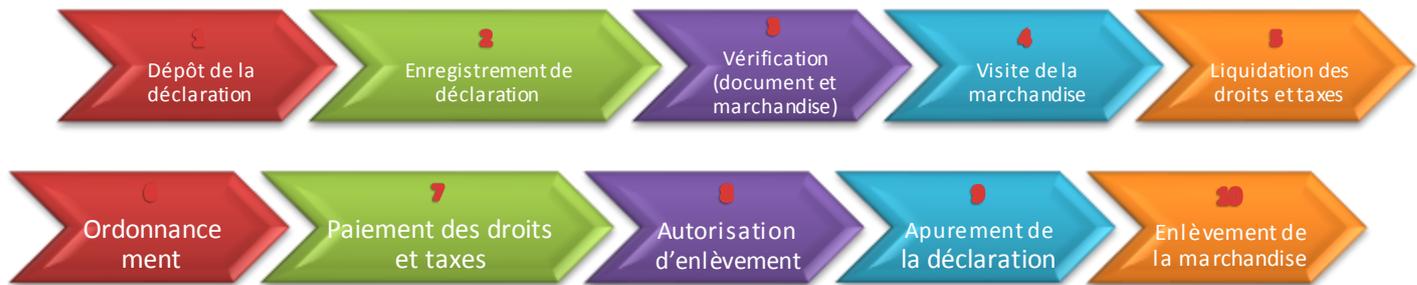
III- La prise en charge

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

VI.3.1 : Le circuit de dédouanement :

VI.3.1.1 : Schéma du circuit de dédouanement à l'import :

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



1.	Dépôt de la déclaration unique de marchandise(DUM)en douane pour voir sa validité.
2.	Enregistrement de cette déclaration.
3.	vérification des documents et de la marchandise en les confrontant (facture, note de colisage, documents d'expédition, titre d'importation, déclaration.) .
4.	visite de la marchandise pour comparer les documents avec la réalité.
5.	La liquidation des droit et taxe consiste à les calculer.
6.	L'ordonnancement consiste à faire un bon à recouvrir par le receveur en vue du recouvrement de la recette.
7.	Le paiement des droits et taxes, doit s'effectuer en principe directement. or les douanes donnent la possibilité qu'il soit par crédit d'enlèvement (15-30j) , ou qu'il soit par obligations cautionnées 120 jours , 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.
8.	Autorisation à enlever bon à enlever(BAL).
9.	Apurement de la déclaration sommaire.
10.	enlever et dédouaner la marchandise

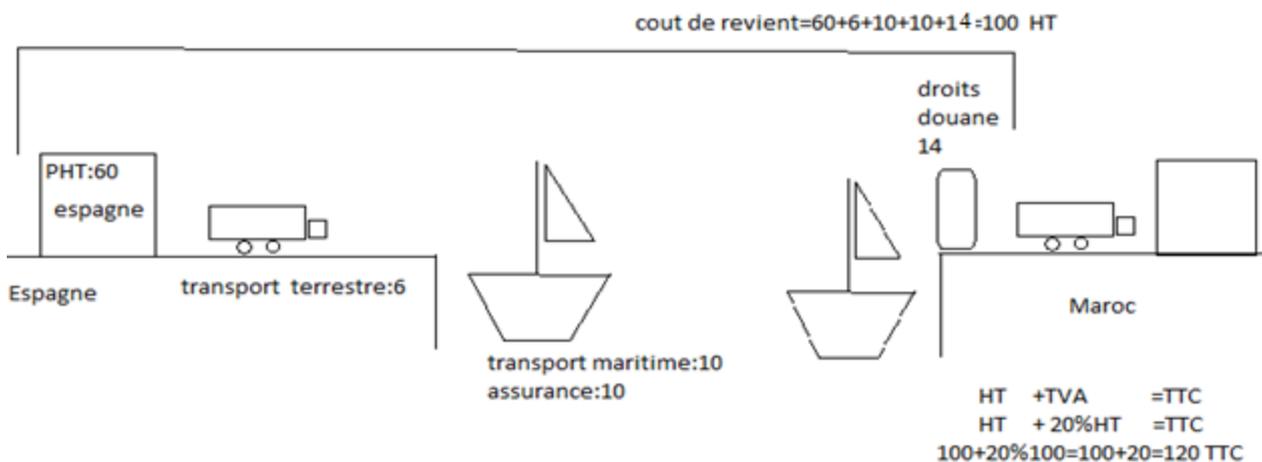
(Voir annexe procédures douanières)

VI.3.2Circuit de dédouanement à l'export

1-Dépôt de la déclaration
2-Enregistrement de cette déclaration
3-Contrôle des documents
4-Visite de marchandise
5-Autorisation d'embarquement
6-Embarquement de marchandises

VI.3.3 : Droit de douane

1. Schéma explicative de droit de douane



a. Calcul des Droits de Douane :

Le calcul des Droits de douanes à payer par la société importatrice est effectué normalement au niveau de l'administration des douanes. Cependant, Nous nous trouvons parfois obligés de les calculer/estimer pour savoir quelle est l'option la plus économique, acheter d'ici ou bien procéder à l'importation. Pour ce faire on se basera sur la formule régulièrement appliquée par la douane.

Pour appliquer la dite formule voici les taux en vigueur :

- Le taux des DD : selon le code de la nomenclature douanière de l'article à importer
- Valeur CIF majorée déclarée: 1.000.000 DH
- Le taux de la TVA sur import : 20 %
 - Nom de l'article importé : **Préparations pour l'alimentation des enfants, conditionnées pour la vente au détail**
 - Numéro de la nomenclature :1901.10

TARIF DES DROITS DE DOUANE A L'IMPORTATION					M.A.J. du 01 Janvier 2013		
Codification			Désignation des Produits		Droit d'importation	Unité de Quantité Normalisée	Unités Complémentaires
1	19.01	1901.10	10	00	10	kg	-
Extraits de malt ; préparations alimentaires de farines, gruaux, semoules, amidons, féculés ou extraits de malt, ne contenant pas de cacao ou contenant moins de 40% en poids de cacao calculés sur une base entièrement dégraissée, non dénommées ni comprises ailleurs ; préparations alimentaires de produits des n°s 04.01 à 04.04, ne contenant pas de cacao ou contenant moins de 5% en poids de cacao calculés sur une base entièrement dégraissée, non dénommées ni comprises ailleurs. - Préparations pour l'alimentation des enfants, conditionnées pour la vente au détail --- substituts de laits en poudre (a) --- farines lactées et autres préparations à base de farine, semoules, amidons, féculés ou extraits de malt même additionnées de cacao dans une proportion							

On Déterminer le taux des DD : On se base sur la nomenclature douanière qui détermine pour chaque article le taux de DD à payer : Le code 1901.10 nous indique que le taux appliqué dans ce cas est 10%.

Valeur en douane (VD) = CIF + Déchargement	=1000000
Droit de douane (DD) = VD x Taux	=1000000 x 10%=100000
TVA = (VD + DD) x taux de TVA	=(1000000+100000)x20%
	=220000
dette douanière = DD + TVA	=100000+220000
	=320000

VI.3.3 : les cautions de droit de douane : 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 opérateurs 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.



VI.3.4 Le crédit d'enlèvement :

les droits de douane doivent en principe être réglés au comptant. Mais la liquidation de ces droits est souvent longue et pour éviter à l'importateur des retards; la Douane l'autorise à prendre livraison de la marchandise à condition de produire une caution bancaire intitulée »soumission cautionnée cette Caution bancaire et de remettre un engagement pour les redevables « D'acquitter les droit et taxes » dans un délai maximum de 15 ou 30jours, 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'a 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 ou 1 ,10% pour le crédit d'enlèvement à 30 jours.

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 déterminer et pour une période annuelle (année civil du 1er janvier au 31 décembre).

$$\text{Prélèvement Crédit d'enlèvement} = (\text{DD} + \text{TPF} + \text{TVA}) \times \text{Taux}$$

VI.3.5 les obligations cautionnées :

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).

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.

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

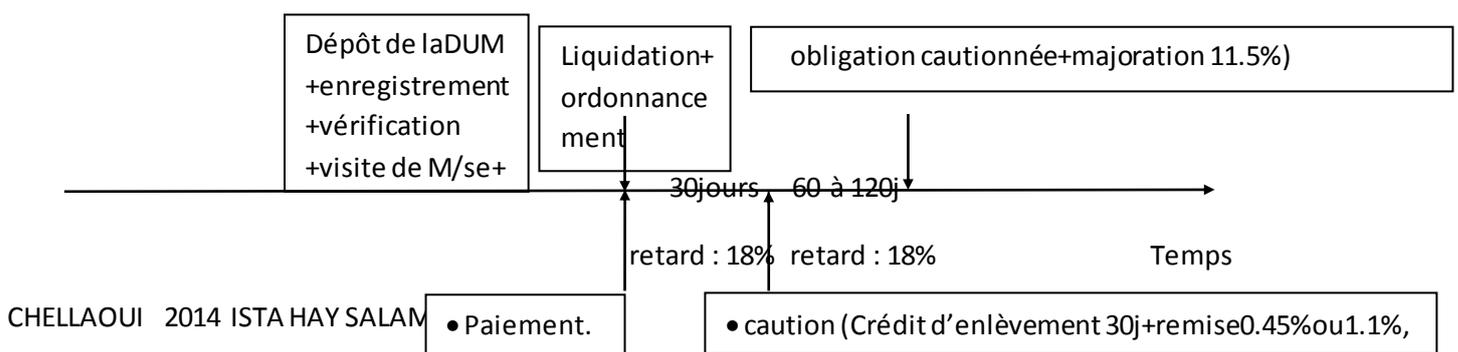
Le montant du billet à ordre ne peut être inférieur à 2000DH. Souscrites à l'ordre du Receveur de l'administration et payable au domicile du Trésorier Général, les obligations cautionnées doivent être signées par le bénéficiaire et une caution agréée par le Ministère des Finances.

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.

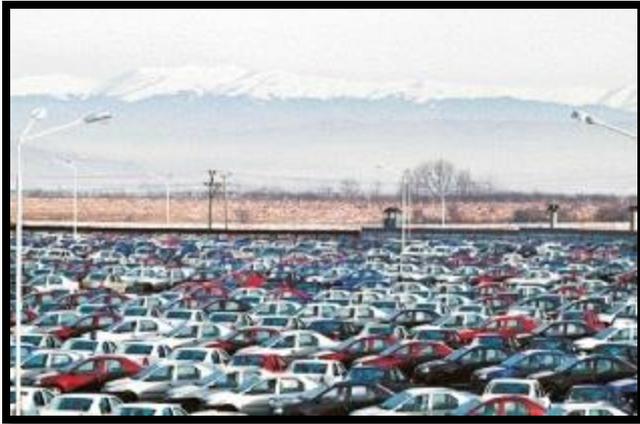
Toute exécution tardive entraîne automatiquement le paiement des intérêts de retard de 18% l'an calculés sur le montant global de l'obligation. En cas de suspension de paiement par l'un ou l'autre des signataires, le montant total des obligations souscrites, échues ou à échoir devient immédiatement exigible.

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.



$$Dette\ douani\ere\ (DtteD) = DD + TPF + TVA + Int\er\hat{e}t\ Cr\edit\ Enl\evement$$

VIII.2 : Démantèlement tarifaire jusqu’au zéro droit de douane : cas de voitures



Benchmark international sur les droits de douane appliqués aux véhicules neufs aux Etats-Unis, dans l'UE et en Turquie

	USA	Pays européens	Turquie convention UE 2012
Véhicules d'Europe	2,5%	0%	0%
Véhicules d'Asie	2,5%	10%	10%

Situation au Maroc

	2009	2010	2011	2012
Véhicules d'Europe	11,8%	7,5%	3,3%	0%
Véhicules d'Asie	27,5%	27,5%	25%	17,5%

Source: Givert

En 2011, le made in Europe est taxé à hauteur de 3,3% alors que les véhicules d'Asie sont à 25%. Dès 2012, le made in Asie passera à 17,5%. Quant aux véhicules d'origine européenne, ils seront à zéro droit, démantèlement oblige!

depuis mars 2012, une suppression totale des droits de douane sur l’importation des voitures européennes a eu lieu. cette dernière phase du démantèlement tarifaire est supposée donner un nouvel élan au marché de l’automobile et relancer les ventes du neuf.

Mais au-delà de l’impact du démantèlement sur les ventes, il y a un autre effet, cette fois-ci sur les recettes de l’Etat. Même si la suppression des droits de douane aura un impact sur les recettes de la douane, le démantèlement va certainement avoir un effet domino sur les ventes. Ce qui annonce une hausse de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). L’effet volume implique une TVA plus importante. Certains droits de douane peuvent être réduits dans le cadre d’accords bilatéraux entre le maroc et l’union européenne ou augmentés temporairement (ex : droits anti-dumping). Le régime de la destination particulière permet de bénéficier de réduction ou de suspensions de droits, si la marchandise est affectée à une destination réglementaire prévue.

Le dumping (de l’anglais to dump, « déverser », « se débarrasser de ») est un usage purement commerciales incompatible à l’esprit de concurrence et automatiquement interdits par les réglementations nationales ou internationales exemple vente à perte (vente d’un produit à un prix inférieur au prix de revient).

pour remédier a cette pratique et conformément aux recommandation de l’OMC on applique un droit de douane anti-dumping compensateur pour défendre les producteurs nationaux.

NB : Les échantillons peuvent entrer sans droits de douane, moyennant un dépôt, s’ils sont réexportés dans les 12 mois.

VIII.4 exercices :

L'entreprise machine du sud envisage sous traiter en Indonésie une partie de sa production pour perfectionnement de machine qu'elle fabrique. pour cela elle expédie sont lot de machine dans un conteneur 2 EVP d'une valeur de 100000 DH. En principe la marchandise subit un taux de 15% à son entrée en Indonésie. Puisque la marchandise est sous régime de perfectionnement ce taux n'affecte que la valeur ajoutée qui est aux alentours de 20% de sa valeur d'entrée sur son territoire. une fois la marchandise de retour, elle subit un taux de 16.5%.TVA 20%.calculez les montants de droit et taxe dus si l'entreprise bénéficie du régime de perfectionnement à l'export sachant que les autres frais s'étalent comme suite:

Transport maritime à l'export 400USD. Transport maritime à l'import 400USD ...transitaire(y compris tout les frais de manutention portuaire) dont 30%au maroc le reste en Indonésie5000USD ...assurance 3% CFR+15%Taux de change pris en calcul 1USD=9.55 Dpour vous aider a résoudre cet exercice voici un extrait des loi relative à la douane marocaine :

CHAPITRE V

Exportation temporaire pour perfectionnement passif

Article 152 - 1° L'exportation temporaire pour perfectionnement passif est un régime permettant l'exportation provisoire, en suspension des droits et taxes qui leur sont applicables, de produits et marchandises, d'origine marocaine

3° Lorsqu'ils sont mis à la consommation à leur importation, lesdits produits et marchandises sont soumis au paiement des droits de douane et autres droits et taxes exigibles suivant l'espèce des produits et marchandises importés.

Les droits de douane et autres droits et taxes sont ceux en vigueur au jour de l'enregistrement de la déclaration d'importation.

La valeur à prendre en considération est celle de ces produits et marchandises dans l'état où ils sont importés, diminuée de la valeur desdits produits et marchandises initialement exportés.

CH 7 : Les déclarations douanières

Les magasins et aires de dédouanement : Les magasins et aires de dédouanement (MEAD) sont des espaces au sein desquels peuvent être entreposées les marchandises conduites en douane en vue de leur dédouanement soit à l'importation, soit à l'exportation.

Ces MEAD sont soumis au contrôle permanent de l'Administration des Douanes et Impôts Indirects peuvent être créés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des enceintes portuaires ou aéroportuaires. Afin d'obtenir l'autorisation et l'exploitation des magasins et des MEAD veuillez suivre la procédure ci-dessous.

Les magasins et aires de dédouanement (MEAD) sont des espaces au sein desquels peuvent être entreposées les marchandises conduites en douane en vue de leur dédouanement soit à l'importation, soit à l'exportation

Le demandeur : Personne physique ou morale ou son représentant

Documents exigés : Une demande d'autorisation ; Le plan déterminant la localisation et les caractéristiques du lieu destiné à être érigé en magasin et aire de dédouanement, dûment visé par un architecte ;

Une Soumission Générale Cautionnée (SGC) ; Un avenant du contrat d'assurance au profit de l'Administration des Douanes et Impôts Indirects ; Un certificat de propriété du local ou un contrat de bail.

- Frais : Gratuitement
- Lieu de dépôt : Les services extérieurs de l'Administration des Douanes et Impôts Indirects
- Lieu de délivrance : Administration des Douanes et Impôts Indirects. Le Service des procédures et des méthodes.
- Délai de traitement : 15 jours au maximum
- Voies de réclamation : Institution Al-Wassit (Médiateur)
- Contact : L'Administration des Douanes et Impôts Indirects

Magasins et Aires de Dédouanement

Les magasins et aires de dédouanement (MEAD) permettent le stockage, à l'importation et à l'exportation, des marchandises conduites en douane en vue de leur dédouanement. Les magasins et aires de dédouanement peuvent être créés aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des enceintes portuaires ou aéroportuaires et sont soumis au contrôle permanent de l'administration.

I - GÉNÉRALITÉS

1/ Bénéficiaires

Toute personne physique ou morale qui en formule la demande et qui remplit les conditions requises peut être autorisée à exploiter un MEAD.

2/ Produits admissibles

Toutes les marchandises à l'exception des prohibitions et exclusions prévues par la législation en vigueur.

3/ Prise en charge et séjour des marchandises

L'entrée des marchandises dans les magasins et aires de dédouanement est subordonnée au dépôt, par l'exploitant, d'une déclaration sommaire. L'enregistrement de celle-ci engage la responsabilité de l'exploitant vis à vis de l'administration. Ces marchandises doivent faire l'objet de dépôt de déclaration en détail leur assignant un régime douanier (Mise à la consommation, AT PA, AT, etc ...) dans un délai maximum de soixante (60) jours ouvrables.

Passé ce délai, les marchandises n'ayant pas fait l'objet de déclarations en détail sont considérées comme abandonnées en douane.

Sont également considérées comme abandonnées en douane, les marchandises ayant fait l'objet de déclarations en détail mais non enlevées dans un délai d'un (01) mois à compter de la date d'enregistrement de ladite déclaration et pour lesquelles les droits et taxes n'ont pas été payés ou garantis.



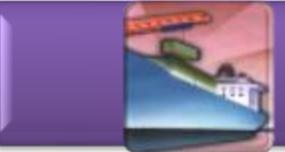
Amarrage

- Opération consistant à l'immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée.



Arrimage

- Désigne les opérations de répartition de la marchandise dans les différents espaces du navire qui lui sont destinés.



Débardage

- Transfert des vrac solides du quai vers les zones de stockage et inversement



- Dépotage** Opération consistant à décharger un conteneur de sa marchandise
- Empotage** Opération consistant à charger un conteneur de marchandises



Lamanage: Opérations d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Elle consiste à mettre les amarres d'un navire sur des bollards ou des ducs d'Albe et inversement



Manutention: Ensemble des opérations de chargement et de déchargement des cargaisons à bord des navires et à quai



Transbordement (cross docking) :

Action de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passer par le stock.

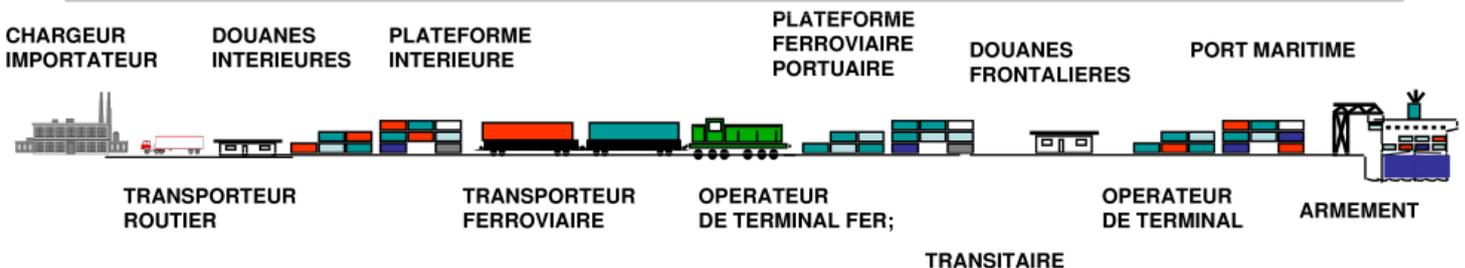
ARRIMAGE fixation ; Opération consistant à placer les marchandises en fonction de leur poids et de leur destination sur un navire. Pour les navires porte conteneurs ou les Rouliers, le plan d'arrimage est communiqué au manutentionnaire par les shippanners et les subrécargues. Pour les navires conventionnels le plan d'arrimage est fait par le commandant et le second capitaine en accord avec le manutentionnaire en fonction de la disponibilité des marchandises

AVARIES Dommages causés à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires etc....

AVITAILLEMENT Opération consistant à approvisionner le navire dans un port, en combustible, vivres et matériel nécessaires à la bonne exécution du voyage.

ACCONIER Désigne un manutentionnaire dans les ports méditerranéens français qui fait la manutention des navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai.

Approche stratégique



Etude de cas

ANALYSE DETAILLE

DE LA MISE EN DOUANE DES MARCHANDISES

1) TRANSPORTS PAR MER A L'IMPORTATION

a. Principe :

Le capitaine dépose au bureau de douane une déclaration sommaire, dans les 24 heures de l'arrivée du navire dans le port. Pour tenir compte de l'encombrement de certains ports. (La mise à quai du navire ou toute autre opération similaire).il doit annexer à la déclaration sommaire les connaissements, chartes-parties, acte de nationalité du navire et tous autres documents jugés utiles et de soumettre à l'examen et au visa des agents de l'administration, le journal de bord, qui doit être présenté à première réquisition.



b. Dépôt de la déclaration sommaire - Enregistrement – Rectification :

Dans les 24 heures de l'arrivée du navire dans le port,

- Dépôt et enregistrement manuels dans les bureaux non informatisés
- Dépôt par procédé informatique
- Rectification des énonciations de la déclaration sommaire

d. Déchargement - Transbordement des marchandises

e. Pré apurement et apurement de la déclaration sommaire.

- Pré apurement de la déclaration sommaire(Elle comporte l'indication tel le régime douanier assigné ; des numéros et date de la déclaration en détail ; du nombre de colis concernés par cette déclaration.
- Apurement définitif de la déclaration sommaire qui se fait après délivrance du bon à enlever et au vu de l'exemplaire délivré à cet effet.

- Apurement par procédé informatique .

2) TRANSPORT PAR LES VOIES TERRESTRES (À L'IMPORTATION)

a. Principe.

Le conducteur de marchandises doit, dès son arrivée au bureau de douane, remettre à l'administration, à titre de déclaration sommaire, une feuille de route indiquant les marchandises qu'il transporte et qui doivent obligatoirement transiter par les postes frontières ouverts à cet effet. qu'il soit en **transport routier, transport ferroviaire** :



b. Déchargement, reconnaissance et prise en charge des marchandises.

Après déchargement, dénombrement des colis, les marchandises sont gardées dans les magasins de l'administration ou confiées par cette dernière à une personne physique ou morale dûment mandatée à cet effet, en attendant le dépôt de déclarations en détail leur assignant un régime douanier définitif.

Lorsque les marchandises sont transportées par des «unités de transport» (wagons, conteneurs, camions) sous régime de transit, le service peut limiter sa visite à la reconnaissance de l'intégrité des plombs apposés par les douanes étrangères et permettre le passage immédiat des frontières ou procéder à la vérification physique lorsque les circonstances le justifient.



3) TRANSPORTS PAR AIR (À L'IMPORTATION)

Dès l'arrivée de l'aéronef, le pilote commandant de bord ou son représentant dûment mandaté doit déposer au bureau de douane de l'aérodrome une déclaration sommaire des marchandises à débarquer dans cet aérodrome. En plus les lettres de transport aérien, le [carnet](#) de route et tous autres documents de bord nécessaires à l'application des mesures douanières.



4) MISE EN DOUANE DES ENVOIS POSTAUX À L'IMPORTATION

La procédure de mise en douane par les soins de l'administration des postes et télécommunications des envois postaux importés est tracée au titre V «Régimes Particuliers» du CDII.

5) MISE EN DOUANE DES MARCHANDISES À L'EXPORTATION

A l'exportation, le dépôt d'une déclaration sommaire n'est pas exigé. Les marchandises sont déclarées en détail au fur et à mesure de leur arrivée au bureau d'exportation.

IV) La déclaration en détail des marchandises concernent :

«EXPORTATEUR/EXPEDITEUR» Nom, ou raison sociale, adresse- N° : R.C. :
 «NOMBRE TOTAL DES ARTICLES» Le nombre total en chiffres «CODE DU BUREAU» «POIDS BRUT TOTAL (kg) ». «POIDS NET TOTAL (kg) ».
 «DECLARANT» Nom ou raison sociale, adresse N° d'agrément, n° du répertoire.
 «PAYS DE PROVENANCE «PAYS D'ORIGINE» «PAYS DE DESTINATION» «MOYEN DE TRANSPORT AU DEPART/A L'ARRIVEE» «CONDITIONS DE LIVRAISON»
 :INCOTERMS établis par CCI «nature et numéro du titre de transport»
 :(connaissance n°;LTA carnet TIR) «MONNAIE ET MONTANT TOTAL FACTURE» «TAUX DE CHANGE» : «FRET» : «NOUVEAU MOYEN DE TRANSPORT APRES TRANSBORDEMENT» «ASSURANCE»«VALEUR TOTALE DECLAREE» «DATE D'ARRIVEE» «LOCALISATION DES MARCHANDISES»
 «CODE BUREAU DESTINATION» «RENSEIGNEMENTS FINANCIERS ET BANCAIRES» :(comptant, crédit, crédit documentaire...).
 «COLIS ET DESIGNATION DES MARCHANDISES» «NUMERO D'ORDRE DE L'ARTICLE» :«CODE MARCHANDISES»
 «VALEUR DECLAREE» :en dirhams «UNITES COMPLEMENTAIRES» «POIDS NET (kg)» «TAUX DE DECHETS»«PAYS D'ORIGINE» : «DECLARATION SOMMAIRE/DOCUMENT PRECEDENT» :



V) DOCUMENTS À ANNEXER AUX DÉCLARATIONS EN DÉTAIL

- les factures + l'attestation bancaire indiquant le nom de la banque domiciliataire et le montant en devises facturées, le taux de change et les références des titres d'importation + le détail de la valeur par article + les bons de franchise s'il y a lieu; etc....+ les certificats d'origines pour couvrir les échanges préférentiels+ les autorisations d'importation ou d'exportation spécifiques + les titres de changes + les autorisations d'importation ou d'exportation exigibles au titre du

contrôle du commerce extérieur + les titres de transport tels que les connaissements, les lettres de transport aérien, les lettres de voitures (à l'exportation : les bulletins de mise à quai, de réception ou de dépôt) + le certificat d'origine + les notes de détail qui indiquent par colis le poids, le nombre et l'espèce



VI) Les types des déclarations

1- LA DÉCLARATION PROVISOIRE.

Les personnes habilitées à déposer les déclarations en détail ne disposant pas des éléments nécessaires pour les établir, peuvent être autorisées à examiner les marchandises avant déclaration et à prélever des échantillons. Elles doivent alors présenter une déclaration provisoire qui ne peut en aucun cas les dispenser de l'obligation de la déclaration en détail.

2- LA DÉCLARATION PROVISIONNELLE.

Est une déclaration en détail dont le dépôt est soumis à l'autorisation de l'administration

DÉCLARATION COMBINÉE.

La déclaration combinée est une déclaration en détail, instituée pour couvrir, à la fois l'opération de transit et le régime douanier assigné à la marchandise. Le support documentaire à utiliser, dans ce cadre, est le formulaire de la déclaration (DUM).

DÉCLARATION SIMPLIFIÉE La déclaration simplifiée comporte, tous les renseignements nécessaires à l'identification des marchandises ainsi qu'au régime douanier qui leur est assigné.

DÉCLARATION GLOBALE.

La déclaration globale couvre les opérations d'importation ou d'exportation fractionnées et échelonnées dans le temps

DÉCLARATION VERBALE. Fait par les voyageurs et les frontaliers

DÉCLARATION OCCASIONNELLE.

En vue de faciliter et d'accélérer l'accomplissement des formalités douanières aux personnes désireuses de procéder elles-mêmes au dédouanement des marchandises



CHAPITRE 2 : PROCÉDURES DE DÉDOUANEMENT

1 - Définition

Il s'agit de l'ensemble des formalités qui doivent être observées, des actes qui doivent être accomplis dans un ordre chronologique pour parvenir à la concrétisation d'une opération d'importation ou d'exportation de marchandises :

- A l'importation : - Mise à la consommation directe;
- Constitution sous l'un des régimes économiques en douane;
- Transbordement.- A l'exportation : - Exportation en simple sortie;
- Exportation suite aux régimes économiques en douane.



2 - DÉPÔT DE LA DÉCLARATION EN DÉTAIL.



La déclaration en détail doit être déposée exclusivement dans un bureau de douane ouvert à l'opération envisagée au bureau de douane, dans un délai de 60 jours, calculé à compter de la date du dépôt de la déclaration sommaire, pour le transport par voie maritime ou aérienne.

La déclaration en détail est prise en charge dès son dépôt physique (enregistrement dans les bureaux non connectés, validation du dépôt physique dans les bureaux connectés

Enregistrement de la déclaration en détail se fait dans le système informatique de l'Administration (BADR) de ses énonciations et leur validation par le déclarant (signature électronique). Peut se faire par enregistrement manuel .



3 - VERIFICATION DE LA DECLARATION ET DES MARCHANDISES.

concerne(le contrôle documentaire; et la vérification matérielle(dans les bureaux de douane dans les magasins de douane ou dans les lieux désignés à cet effet par l'administration c à d les magasins sous douane des ports, des gares routières ou ferroviaires, des aéroports, les bureaux de poste , les entrepôts de stockage et entrepôts industriels franc, les magasins et aires de dédouanement, les usines, ateliers ou établissements produisant la matière fiscale.

VII) ESTIMATION DE LA VALEUR EN DOUANE DES MARCHANDISES IMPORTEES

1- Vérification de la valeur déclarée :

Au même titre que les autres éléments qualitatifs et quantitatifs de l'assiette des droits de douane et taxes assimilées, la valeur déclarée doit être vérifiée par l'agent vérificateur. Il concerne la facture définitive : prix facturé, incoterm, devise, modalités de paiement...; le titre de transport (connaissance ,lettre de transport aérien...) ; le titre d'importation (support de transfert de la valeur en devise des marchandises importées) ; la liste de colisage permettant, entre autres, de déterminer le poids de chaque article. le cas échéant, l'attestation bancaire reprenant la devise, le cours de change...

2 - PRELEVEMENTS D'ECHANTILLONS.

le service douanier est amené à prélever des échantillons en vue de l'application des législations et réglementations douanières et non douanières.Ces prélèvements ont pour but :la reconnaissance par un laboratoire des éléments nécessaires à la détermination de l'espèce de la marchandise déclarée, l'établissement de l'identité des matières premières placées sous

régimes économiques en douane avec le produit transformé, présenté à l'exportation et enfin la conformité du produit déclaré .

Le prélèvement d'échantillons doit se faire l'agent vérificateur. il doit être représentatif de l'ensemble de l'arrivage. il doit correspondre aux références reprises sur la DUM.

VIII) - ORDONNANCEMENT.

L'ordonnancement consiste en l'émission d'un titre de recette concernant les droits et taxes liquidés en vue de leur recouvrement dans les bureaux informatisés , les titres de recettes sont émis par le système après validation des liquidations des droits et taxes. mais aussi dans les bureaux non informatisés, les déclarations en détail liquidées et révisées sont remises à l'ordonnateur pour ordonnancement des droits et taxes dus qui émet un titre de recette les concernant.

Le règlement de ces droits et taxes ouvre droit à la délivrance d'une quittance de paiement remise au déclarant , au mandant du déclarant avec une caution s'il y a lieu. Le règlement se fait par le déclarant son mandant et la banque mandante.

IX) - ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES.

L'autorisation d'enlèvement des marchandises dédouanées est subordonnée au paiement ou à la garantie des droits et taxes dus (crédit d'enlèvement, consignation, cautionnement).

X) - Les contrôles différé et a posteriori.

pour vérifier, d'une part de la conformité des énonciations de la déclaration par rapport aux divers supports documentaires y annexés et d'autre part la cohérence des éléments déclarés. Les principaux centres d'intérêt étant la valeur et l'origine, le reste de la famille des risques n'intervient qu'en résiduel.

A l'importation il faut établir la conformité des énonciations de la déclaration avec La (les) facture(s) , Le connaissement , La liste de colisage, Les titres d'importation Le certificat d'origine La note de fret.

A l'exportation Le contrôle porte sur La cohérence des éléments de la facturation (quantité et prix unitaire de vente) ;La concordance des éléments d'apurement (quantité, espèce, valeur et données qui figurent sur les fiches d'imputation) ; Les conditions sous lesquelles les certificats d'origine, EUR1 et autres, ont été accordées Le taux de valorisation, le cas échéant.

B- CONTROLE A POSTERIORI

C' est une procédure qui a pour objet d'identifier les irrégularités réelles et / ou potentielles qui n'ont pas été mises en évidence à travers les contrôles documentaires, immédiat et différé. Ces lacunes peuvent d'ailleurs être institutionnelles (absence de normes ouvrant droit à des évasions fiscales par exemple) ou factuelles.

XI) circuit de dédouanement au Port de Nador

Dans cette partie nous allons d'essayer de décrire le circuit de dédouanement tel qu'il est à la circonscription de Nador afin de souligner ses particularités.

Beni-Nsar est une ville frontalière avec la ville occupée Melilla. Presque 90% des conteneurs proviennent de cette ville. Dès l'arrivée de la marchandise a Bab Melilla l'importateur doit contacter un transitaire pour rédiger la DUM. Après la présentation de la DUM au agents de Bab Melilla ces derniers guident les conteneurs vers la visite (Nador port, presque 500m de distance), les douanier lancent a la radio que l'agent douanier Mr xy accompagne un nombre de conteneurs, il doit le faire dans délais bien déterminé. Dès l'arrivée à Nador Port la procédure réelle qu'elle est décrite dans la partie précédente commence.

En plus des six exemplaires de la DUM se compose aussi des éléments de l'annexe qui généralement sont :

- Facture : Une facture est un document qui atteste de l'achat ou de la vente de biens ou services.

- liste colisage: elle décrit les caractéristiques de la marchandise (palettes, cartons...) sous forme de liste
- certificat d'origine: permet de déterminer le pays d'origine et de destination pour pouvoir appliquer les exonérations et abattement signales dans les accords de change entre les deux pays.
- Engagement de change qui servira comme moyen de circulation des capitaux.
- Certificats sanitaires : pour l'importation et exportation de certains produits alimentaire l'agent doit avoir l'autorisation du ministère le la santé.
- Titre d'importation.
- engagement de change.
- Certificat eur1.
- Dossier d'investissement : il se compose de, attestation de début de l'activité, deux fiches de la TVA (vertes), ce dossier permet à l'importateur d'être exonéré des droits et textes dus à l'importation du matériel d'investissement à condition que le début de l'activité ne doit pas dépasser deux ans.
- Répression de fond.
- Attestation de protection des animaux : phytosanitaire.
- Demande de franchise douanière : La franchise des droits et taxes, dans le cadre des dons, porte sur les biens et marchandises reçus à titre de don ou financés par une aide financière non remboursable, destinés à l'État, les collectivités locales, les établissements publics, les associations reconnues d'utilité publique, les fédérations de sport et certaines oeuvres de bienfaisance.

Après le rapatriement des pièces constituant la DUM, le processus de dédouanement sera le suivant

- 1) le transitaire doit déposer l'exemplaire change (N° 5) dans le bureau de l'archivier, ce dernier vise l'exemplaire visite N°3.

2) le transitaire doit déposer la DUM au service dépôt, la déclaration entrera dans un circuit fermé (le transitaire ne peut toucher ou modifier la déclaration). Le dépositaire procède à saisir le numéro du bureau, numéro de série date et la lettre clé sur la plate forme BADR ; L'ordinateur choisira le nom de l'inspecteur (qui sera chargé du traitement et vérification du dossier) et le mode d'inspection (il y a deux types d'inspection soit visite physique -VP- soit admis pour conforme -AC-).

3) le dossier sera transmis à l'ordonnateur liquidateur qui vérifiera la conformité des papiers et même modifier le type d'inspection VP au lieu de AC (recotation).

4) Le dossier sera transféré à l'inspecteur qui désignera le vérificateur qui effectuera la visite physique de la marchandise (si elle est de type VP), à la fin de l'inspection, le visiteur rédige son rapport au verso de l'exemplaire visite qui sera transmis à l'inspecteur qui peut même parfois accompagner le visiteur en cas de doute, l'inspecteur est en face de deux choix:

- soit passer le dossier au service valeur pour déterminer la valeur transactionnelle de la marchandise importée.
- Soit il reconnaît la valeur de la marchandise et imprime la fiche liquidation.

5) après l'achèvement des procédures au niveau des services de dédouanement, l'opérateur économique doit se présenter au service de la recette muni de la fiche liquidation et l'exemplaire recette N°1 destinés à l'encaissement. Le caissier et après avoir vérifié le règlement (espèce, cheque, obligation cautionnées) procède à la mise en recouvrement sur le système informatique pour délivrer une quittance de paiement des droits et taxes.

6) Après paiement et présentation de la quittance à l'inspecteur ce dernier communique au transitaire l'exemplaire redevable N°6 (qui servira comme pièce justificative du bon déroulement de l'opération de dédouanement) et l'exemplaire BAE N°2 (permet à l'importateur d'enlever la marchandise).

7) suite à la présentation de ces deux documents au service ecors, l'importateur peut enlever ses marchandises.

D'après notre visite de terrain on a soulevé beaucoup de problèmes :

- La recette est éloignée de la visite et de l'ODEP.
- Hausse des prix du dédouanement, ce qui pousse les importateurs ont cherché des

Intermédiaires

- La lenteur de la procédure ce qui pèse sur la livraison, la situation de la marchandise des coûts supplémentaires que l'importateur doit supporter en plus, il faut raccourcir

- Tous les produits importés par Nador-Port sont des produits en vrac (tel que Blé, charbon ...)

- Réunions pendant les heures de travail

Au niveau de BEB MELILLA

- un point sensible au niveau diplomatique et politique.

- Espace très réduit

- La plupart des conteneurs proviennent de ce point, les agents doivent regrouper un certain nombre, ces conteneurs garent à l'intérieur de la passerelle ce qui provoque un problème de circulation.

- il faut souligner le manque d'effectif

Création de la visite problème politique et de souveraineté

- Trop de mouvement (voyageurs et voitures)

- L'insécurité provenant des contrebandiers qui d'installent auprès de la porte

- Une source de vie une contre bande vivrière

- Manque de coordination en les agents de la douane marocaine et la police espagnole

- Concurrence des coûts des moyens, flux et gain de temps de débarquement, il n'existe pas de matériel de débarquement des conteneurs au port de Nador

- On peut pas aménager le passage pour qu'il n'y aura pas connaissance de frontière

Solution

Trouver un autre passage pour les conteneurs (créer un nouveau port pour le déchargement des conteneurs).

Au niveau de Nador port

- Organisation géographique de la visite, les bureaux ne sont pas dans le même étage.
- Manque de magasins frigorifiques (les personnes qui importent des produits périssables tels que les pommes risquent la perte en qualité)
- Manque d'espace couvert pour la vérification des produits, un importateur d'ordinateur ou de tissus risque la perte de ses marchandises
- Manque de plate forme nécessaire au dédouanement
- manque d'équipement au sein du bâtiment de la visite (amélioration de conditions de travail pour les employés), électricité de haute tension, climatiseurs.
- manque de compétence pour les transitaires
- l'accès libre des transitaires dans l'immeuble de la visite

Conclusion

La mise à niveau des procédures de dédouanement reste la clé nécessaire pour la maîtrise des métiers rattachés à la mission économique et fiscale de la douane, ainsi qu'à sa capacité de gérer les engagements internationaux contractés par le maroc.

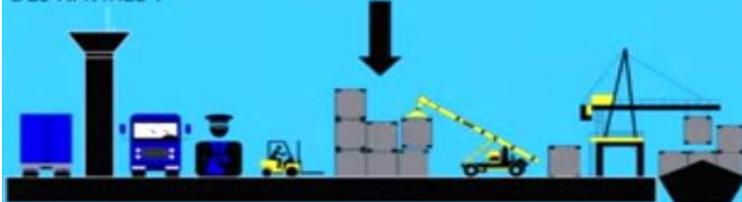
A cet effet, l'administration des douanes et impôts indirects accorde une attention particulière à la simplification des procédures de dédouanement et à leur dématérialisation.

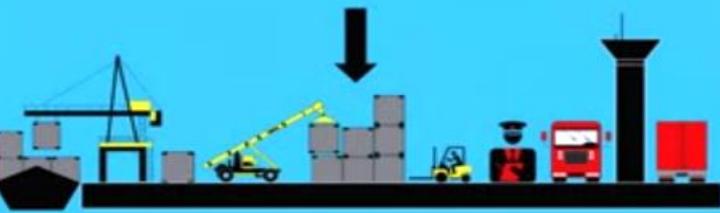
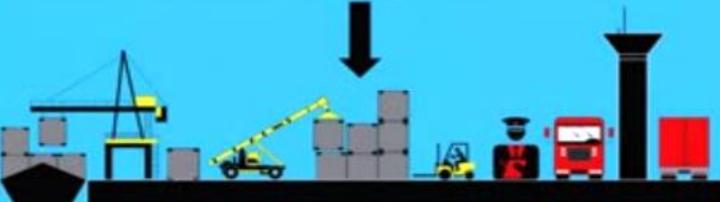
Cette attention est motivée par la volonté de l'administration d'inscrire sa démarche dans le concert de la mondialisation.

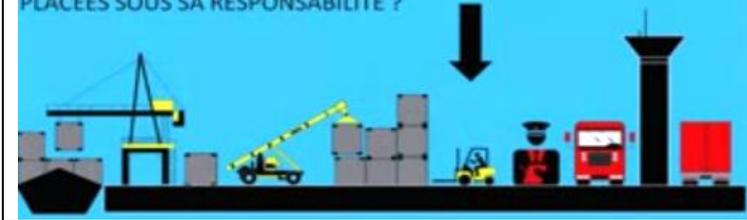
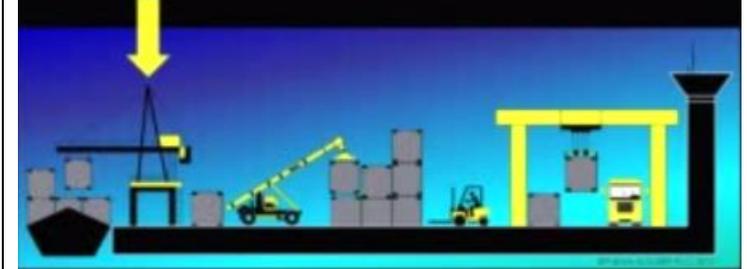
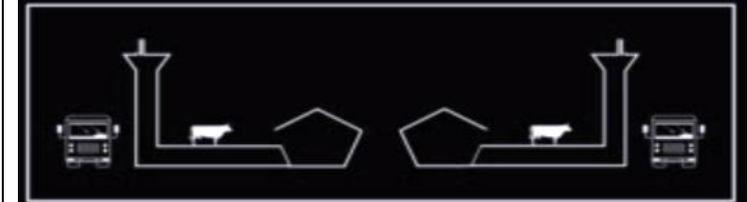
En matière de facilitation il a été procédé :

D'une part au changement, progressif, du système SADOc par le système BADR plus approprié et à la simplification des procédures liées aux régimes économiques douaniers (Entrepôts cautionnement transit simplifié etc.).

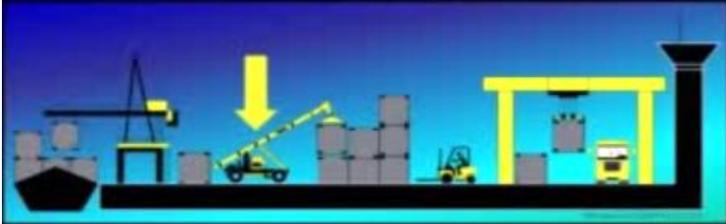
Et d'autre part à l'informatisation des circuits douaniers et à la dématérialisation des opérations y afférentes par la simplification et la clarification des procédures de dédouanement

<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT DÉCRIVANT EN DÉTAIL LA MARCHANDISE ET LES CONDITIONS EXIGÉES PAR L'EXPORTATEUR POUR SON TRANSPORT PHYSIQUE ?</p> 	<p>Instructions d'expédition</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE PROCÈS-VERBAL DE PRISE EN CHARGE QUI REPREND LES CARACTÉRISTIQUES DU CONTENEUR À RÉCEPTIONNER AUX PORTES DU TERMINAL ?</p> 	<p>Reçu d'échange de matériel</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT ÉMIS PAR L'EXPÉDITEUR ET DONNANT AU TRANSITAIRE DES INSTRUCTIONS RELATIVES AUX MESURES QU'IL DOIT PRENDRE POUR ASSURER L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES QUI Y SONT DÉCRITES ?</p> 	<p>Instructions d'expédition</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT QUI EST IMPRIMÉ POUR CHAQUE CONTENEUR D'EXPORTATION DÉCLARÉ COMME DEVANT ÊTRE CHARGÉ SUR UN NAVIRE ET QUI CONTIENT DES RENSEIGNEMENTS ESSENTIELS POUR PLANIFIER LA MANUTENTION DES NAVIRES ?</p> 	<p>Bon de quai</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT DÉLIVRÉ PAR LE SECOND DU CAPITAINE POUR ATTESTER L'EMBARQUEMENT D'UNE MARCHANDISE ?</p> 	<p>Billet de bord reçu de bord</p>

<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT NON NÉGOCIABLE QUI CONSTATE UN CONTRAT DE TRANSPORT PAR MER ET LA RÉCEPTION DES MARCHANDISES PAR LE TRANSPORTEUR, ET PAR LEQUEL LE TRANSPORTEUR S'ENGAGE À LIVRER LES MARCHANDISES AU DESTINATAIRE DÉSIGNÉ DANS LE DOCUMENT ?</p> 	<p>Lettre de transport maritime</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT PORTANT LES RENSEIGNEMENTS SUR LES ENVOIS, TELS QUE LES N° DES CONNAISSEMENTS, LES NOMS DES EXPÉDITEURS & DESTINATAIRES, LES MARQUES, NUMÉROS, NOMBRE ET NATURE DES EMBALLAGES, LA QUANTITÉ ET DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ?</p> 	<p>Manifeste de chargement</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT PRÉCISANT LES CONTENEURS À DÉCHARGER DU NAVIRE ?</p> 	<p>Liste de déchargement</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT QUI ÉNUMÈRE LES CONTENEURS MANQUANTS OU DÉBARQUÉS EN TROP ?</p> 	<p>Liste de différence au déchargement</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT SPÉCIFIANT LES PRESTATIONS FOURNIES, LES FRAIS D'ENTREPOSAGE ET DE MANUTENTION, LES SURESTARIES ET LES AUTRES FRAIS DUS PAR LE PROPRIÉTAIRE DES MARCHANDISES QUI Y SONT DÉCRITES ?</p> 	<p>Notes de frais portuaire</p>

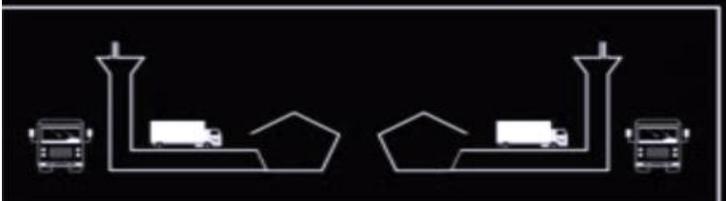
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT ÉMIS PAR UN ORGANISME S'OCCUPANT DE MANUTENTION DE CARGAISONS (ADMINISTRATION PORTUAIRE, OPÉRATEUR DE TERMINAL, ETC...) POUR L'ENLÈVEMENT OU D'AUTRES OPÉRATIONS DE MANUTENTION DE MARCHANDISES PLACÉES SOUS SA RESPONSABILITÉ ?</p> 	<p>Ordre de manutention</p>
<p>COMMENT NOMME-T-ON LE DOCUMENT QUI AUTORISE LA SORTIE DES MARCHANDISES QUI Y SONT SPÉCIFIÉES D'UN PORT FERMÉ OU DE L'ENCEINTE D'UNE GARE MARITIME ?</p> 	<p>Autorisation de sortie</p>
<p>COMMENT APPELLE-T-ON CET ÉQUIPEMENT DE MANUTENTION ?</p> 	<p>Grue de quai</p>
<p>IN CARGO HANDLING METHODS TERMINOLOGY WHAT DOES « WO-WO » STAND FOR ?</p>  <p>TECHNIQUES DE MANUTENTION - QUE SIGNIFIE L'ACRONYME ANGLAIS « WO-WO » ?</p>	<p>Walk on walk off marcher pour entrer marcher pour sortir</p>

HOW DO WE CALL THIS MATERIAL HANDLING EQUIPMENT ?



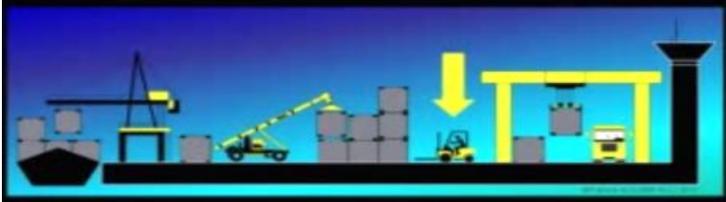
COMMENT APPELLE-T-ON CET ÉQUIPEMENT DE MANUTENTION ?

IN CARGO HANDLING METHODS TERMINOLOGY WHAT DOES « DO-DO » STAND FOR ?



TECHNIQUES DE MANUTENTION - QUE SIGNIFIE L'ACRONYME ANGLAIS « DO-DO » ?

IN HANDLING EQUIPMENT TERMINOLOGY WHAT DOES « FLT » STAND FOR ?



ENGINES DE MANUTENTION - QUE VEUT DIRE L'ABRÉVIATION ANGLAISE « FLT » ?

IN CARGO HANDLING METHODS TERMINOLOGY WHAT DOES « RO-RO » STAND FOR ?



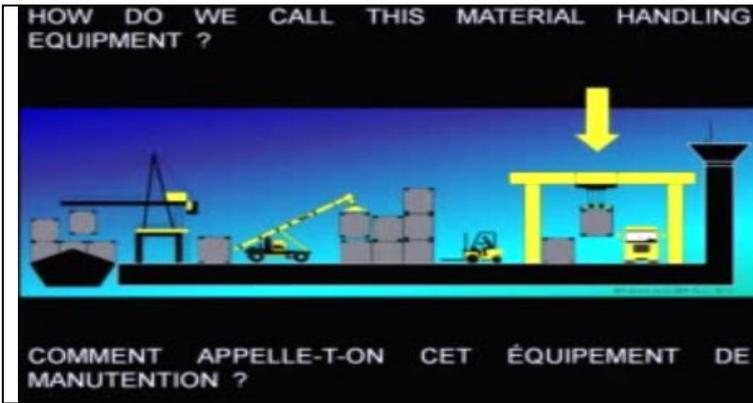
TECHNIQUES DE MANUTENTION - QUE SIGNIFIE L'ACRONYME ANGLAIS « RO-RO » ?

Chariot de levage frontal

Drive on drive off
Conduire pour entrée conduire pour sortir

Chariot élévateur

Rol on rol off
Rouler pour entrer rouler pour sortir



Portique roulant

Grues Ship-to-Shore



Grue de manutention portuaire



Grues Portiques sur Pneus



Cavaliers Porte Conteneurs



Chariot



Chariot de manutention de conteneur



Bibliographie :

- SCHWOBTHALER S. : Les incoterms, Foucher, Paris, 2011.
- 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
- MEYER V., ROLIN C. : Techniques du commerce international, Armand Colin, Paris, 2005.
- DESCOURS Bettina, DI FELICE Pascale : Incoterms 2010 & enjeux commerciaux internationaux, Éditions Fleur de Ville, Paris 2011.
- BELOTTI J. : Transport international des marchandises, Vuibert, Paris, 2004
- MASSABIE-FRANCOIS M., POULAIN E. : Lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2002

webographie

- Administration des douanes <http://www.douane.gov.ma/>
- http://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/whatis_f.htm
- http://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/understanding_f.doc
- [http://agora.qc.ca/mot.nsf/Dossiers/Ligue_arabe.](http://agora.qc.ca/mot.nsf/Dossiers/Ligue_arabe)
- <http://www.logistiqueconseil.org>

EXERCICES

de fin

de module

EXERCICE 1 :

Votre entreprise, située à Casablanca, exporte des sacs à main de cuire aux Etats-Unis, au port de New York, qui sont ensuite acheminés vers un client à Atlanta. La structure de prix est la suivante :

La valeur de la marchandise PU= 240DH. quantité = 10000. 1 euro = 10DHM

emballage 10DH/unité. Marge bénéficiaire du vendeur: 20 % du coût de revient

location d'un conteneur=1000 euro

empotage= 1000 DHM

chargement aux locaux du vendeur = 1000 DHM

pré-acheminement =5000 DHM

frais transitaires =5000 DHM

douane export =500 DHM

déchargement =500 DHM

passage portuaire départ =500 DHM

embarquement =500 DHM

fret =3000 euro

assurance =1000 euro

débarquement =500 euro

passage portuaire arrivée =50 euro

chargement Arrivée =50 euro

post-acheminement =500 euro

dette douanière= 14000 DHM

1° Calculer les prix EXW FCA FAS FOB CFR CIF DAT DAP DDP de la marchandise en DHM ?

2° Quel est la croissance dans la structure du prix en pourcentage entre le prix EXW et le prix DDP ?

EXW	[(PU + emballage) x quantité]=cout de revient cout de revient + 20% du cout de revient=EXW cout de revient x 1.2=EXW	[(240+10) x 10000=2500000 DHM 2500000 x 1.2 = 3000000 DHM
FCA	EXW + location d'un conteneur=1000 euro + empotage= 1000 DHM + chargement locaux du vendeur = 1000 DHM + pré-acheminement =5000 DHM + frais transitaires =5000 DHM + douane export =500 DHM	= 3022500 DHM
FAS	FCA + déchargement=500 DHM	= 3023000 DHM
FOB	FAS + passage portuaire départ =500 DHM + embarquement =500 DHM	= 3024000 DHM
CFR	FOB + fret =3000 euro=30000 DHM	= 3054000 DHM
CIF	CFR + assurance =1000 euro=10000 DHM	= 3064000 DHM
DAT	CIF + débarquement =500 euro=5000 DHM passage portuaire arrivée =50 euro=500 DHM	= 3069500 DHM
DAP	DAT + chargement Arrivée =50 euro=500 DHM post-acheminement =500 euro=5000 DHM	= 3075000 DHM
DDP	DAP +dette douanière= 14000 DHM	= 3080000 DHM

le taux de croissance de EXW à DDP est : $(DDP-EXW)/EXW$ soit : $(3080000-3000000)/3000000=2.6\%$

EXERCICE 1(bis) : on va reprendre le même exercice . Sauf qu'on va changer quelques données.

Votre entreprise, située à Casablanca, exporte des sacs à main de cuire aux Etats-Unis, au port de New York, qui sont ensuite acheminés vers un client à Atlanta. La structure de prix est la suivante :

La valeur de la marchandise PU= 240DH/unité . quantité = 10000. 1 euro = 10DHM

emballage 10DH/unité. Marge bénéficiaire du vendeur: 20 % du coût de revient
location de deux conteneurs=1000 euro/ conteneur

empotage= 20 DHM/ min. chaque conteneur à nécessité 30 min pour l'empotage

chargement aux locaux du vendeur = 1000 DHM

pré-acheminement =5000 DHM

frais transitaires =5000 DHM

douane export =500 DHM

déchargement =500 DHM

passage portuaire départ =500 DHM

embarquement =500 DHM

fret =3000 euro avec 2% BAF et 3%CAF

assurance :0.5%CIF+20%

déparquement =500 euro

passage portuaire arrivée =50 euro

chargement Arrivée =50 euro

post-acheminement =500 euro

droit de douane :5% TVA 20%

1° Calculer les prix EXW FCA FAS FOB CFR CIF DAT DAP DDP de la marchandise en DHM ?

EXW	$[(PU + emballage) \times quantité] = \text{cout de revient}$ $\text{cout de revient} + 20\% \text{ du cout de revient} = \text{EXW}$ $\text{cout de revient} \times 1.2 = \text{EXW}$	$[(240+10) \times 10000 = 2500000 \text{ DHM}] \times 1.2 = 3000000 \text{ DHM}$
FCA	EXW + location d'un conteneur=1000 euro + empotage= $(20 \times 30) \times 2 = 1200 \text{ DHM}$ + chargement locaux du vendeur = 1000 DHM + pré-acheminement =5000 DHM + frais transitaires =5000 DHM + douane export =500 DHM	= 3013700 DHM
FAS	FCA + déchargement=500 DHM	= 3014200 DHM
FOB	FAS + passage portuaire départ =500 DHM + embarquement =500 DHM	= 3015200 DHM
CFR	FOB + fret = $(3000 \text{ euro} \times 1.02 \times 1.03) = 31518 \text{ DHM}$	= 3046718 DHM
CIF	CFR + assurance= CIF CFR + 0.5%CIF+20% = CIF CFR = 0.999 CIF CFR / 0.999 = CIF	= 3049767 DHM

CIF= 3046718/0.999

DAT	CIF + débarquement =500 euro=5000 DHM	
	passage portuaire arrivée =50 euro=500 DHM	= 3055267 DHM
DAP	DAT + chargement Arrivée =50 euro=500 DHM	= 3060767 DHM
	post-acheminement =500 euro=5000 DHM	
DDP	DAP	= 3855006.42 DHM
	+dette douanière= DD + TVA	
	Droit de Douane : $VD(CIF + Débarquement) \times \text{taux}$	
	+ TVA(DD+VD)	
	CIF = 3049767	
	Débarquement=5000	
	VD=3054767	
	DD=VD x taux= 3054767 x 5%=152738.35	
	TVA=(152738.35 + 3054767) x 20%=641501.07	
	Dette douanière= 641501.07 + 152738.35	
	Dette douanière=794239.42	

EXERCICE 1(tris) : on va reprendre le même exercice

. Sauf qu'on va encore changer quelques données.

Votre entreprise, située à Casablanca, exporte des sacs à main de cuire aux Etats-Unis par avion, aéroport de New York, qui sont ensuite acheminés vers un client à Atlanta. La structure de prix est la suivante :

La valeur de la marchandise PU= 240DH/unité . 1 euro = 10DHM

emballage 10DH/unité. Marge bénéficiaire du vendeur: 20 % du coût de revient
les sacs sont emballés dans des cartons de (30 ;40 ;20) de 1kg. puis palettisé sur 50 palettes(120 cm ;100 cm,15 cm, 5 KG et ne peuvent dépasser 110 cm y compris la palette.

chargement aux locaux du vendeur = 1000 DHM

pré-acheminement =5000 DHM

frais transitaires =5000 DHM

douane export =500 DHM

déchargement =500 DHM

passage portuaire départ =500 DHM

embarquement =500 DHM

fret =500 euro/ULD avec 2% BAS et 3%CAF

assurance :0.5%CIP+20%

débarquement =500 euro

passage portuaire arrivée =50 euro

chargement Arrivée =50 euro

post-acheminement =500 euro

droit de douane :5% TVA 20%

1° Calculer les prix EXW FCA FAS CPT CIP DAT DAP DDP de la marchandise en DHM ?

Réponse :

Dimension de la palette : 120 – 100 – (110-15=95).

Dimension du carton : 40 -30 – 20

Quantité/palette : $120/40 + 100/20 + 95/3 = 3 \times 5 \times 4 = 45$

Quantité de carton = $45 \times 50 = 2250$

EXW	$[(PU + emballage) \times quantité] = \text{cout de revient}$ $\text{cout de revient} + 20\% \text{ du cout de revient} = \text{EXW}$ $\text{cout de revient} \times 1.2 = \text{EXW}$	$[(240+10) \times 1.2 \times 2250]$ 675000 DHM
FCA	EXW + chargement locaux du vendeur = 1000 DHM + pré-acheminement = 5000 DHM + frais transitaire = 5000 DHM + douane export = 500 DHM	= 686500 DHM
FAS	FCA + déchargement = 500 DHM passage portuaire départ = 500 DHM	DHM
CPT	FAS + embarquement = 500 DHM + fret = CPT On doit comparer le volume (poids théorique) au poids réel $(1 \text{ kg/carton} \times 2250) + (50 \text{ pal} \times 5) = 2250 + 250 = 2500 \text{ kg} =$ $\text{Volume} = [(20 \times 30 \times 40 \times 2250) + (120 \times 100 \times 15)] / 6 = 11 \text{ ULD}$ $5000 \text{ DHM} \times 11 \times 1.02 \times 1.03$ fret = 57783 CPT = $548000 + 500 + 37979.19 =$	= DHM
CIP	CPT + assurance = CIP $\text{CPT} + 0.5\% \text{ CIP} \times 1.2 = \text{CIP}$ $\text{CPT} + 0.006 \text{ CIP} = \text{CIP}$ $\text{CPT} = (1 - 0.006) \text{ CIP}$ $\text{CPT} = 0.994 \text{ CIP}$ $\text{CIP} = \text{CPT} / 0.994 = 586479.19 / 0.994$	= DHM
DAT	CIP + débarquement = 500 euro = 5000 DHM passage portuaire arrivée = 50 euro = 500 DHM	= 591519.3 DHM
DAP	DAT + chargement Arrivée = 50 euro = 500 DHM post-acheminement = 500 euro = 5000 DHM	= 593019.3 DHM
DDP	DAP + dette douanière = DD + TVA Droit de Douane : $VD(\text{CIP} + \text{Débarquement}) \times \text{taux}$ $\text{TVA} = \text{taux de TVA}(\text{DD} + \text{VD})$ $\text{VD} = \text{CIP} \ 590019.3 + \text{Débarquement} \ 5000 = \mathbf{592019.3}$	

DD=VD x taux= 592019.3x 5%=29600
(vd+dd) x taux de TVA= TVA
TVA=(592019.3+29600) x 20%
TVA=124323.86
Dettes douanières=dd+tva=29600+124323.86
Dettes douanières=153923.35
DDP= DAP+Dettes douanières
=593019.3 + 153923.35 **746942.65**

EXERCICE 2 :

Pour l'exportation de son nouveau produit « le cœur du palmier », la société agro Maroc installée à Mohammédia contacte la société d'exportation alphaexport . Elle va envoyer par fret maritime un conteneur « refer » de 1EVP vers Anvers France, 100.000 unités d'une valeur totale EXW de 100.000 €. On vous demande de calculer incoterms EXW FOB- CFR, DAT DAP DDP ; pour cela on vous communique les informations suivantes :

- La prime d'assurance est de 2.5% de la valeur CIF+20% .
- Taux de change : 1 € = 11.4DHM.
- Pré acheminement vers Casablanca :11400DHM.
- Intervention du commissionnaire en Douane a Casablanca :1140 DHM
- Frais portuaires Casablanca :2280 DHM.
- Fret maritime réfrigéré :2000€. Frais à l'arrivée 188€. Post acheminement à l'entrepôt100 €
- dd=10%. taux de marge20%. taux de marque40% tva 20.6%

TAF : calculez la valeur FOB CIF DAT DAP DDP prix de vente distributeur prix de vente grand public prix de vente TTC

Val EXW	explication	1140000 DHM	100.000 €
Pré acheminement vers Casablanca		11400 DHM	
Intervention du commissionnaire en Douane		1140 DHM	
Frais portuaires Casablanca		2280 DHM	
FOB Casablanca		1154820 DHM	
Fret maritime réfrigéré		22800	
CFR Anvers		1177620	
Assurance (2.5% de CIF+20%)		36421.24	
CIF Anvers	120%*CIF*2.5%=0.03CIF	1214041.24	
Frais à l'arrivée		2143.2	
DAT		1216184.44	
Post acheminement à l'entrepôt		1140	
DAP		1217324.44	
Droits de douane (10% du CIF)		121404.12	
DDP hors-taxe		1338728.56	
Taux de marge ¹ 20% (marge importateur)			
Prix de vente Distributeur		1606474.27	
Taux de marque ² 40% du Prix de vente Gd public		2677457.11	

¹ **taux de marge** : se calcule sur le prix d'achat ou de revient.

² **Taux de marque** : se calcule sur le prix de vente. ⇒ uniquement pour les distributeurs.

Prix de vente Grand Public

Taxe de l'Etat (20.6%)

Prix de Vente TTC

32.29 dh TTC/unité soit 2.83 euro

3229013.28

EXERCICE 3 :

Supposons que vous travaillez chez une société d'export de produits qui servent à la production d'articles de cosmétique(MVT). Son principal client est la société BAC France. Vous voulez faire des études pour voir si ce n'est pas important d'exporter par bateau les mêmes produits vers les états unis, si elle baisse les prix de 10%. Sur la base de données suivante, dites si le marché des états unis mérite réflexion ? si oui quelle est la meilleure quantité à exporter ?

NB : Prix de vente unitaire de l'article MVT sur les états unis Min...8 USD **HT** 1USD=10MDH

Le cout de revient unitaire étant de 20 MDH.les frais de déchargement sont gratuit

1 ^{er} cas	2 ^{ème} cas
Quantité : 4800 unités	Quantité : 9600 unités
Taux de marque du distributeur (40%)	Taux de marque du distributeur (30%)
marge importateur de 25% sur son coût de revient	marge importateur de 20% sur son coût de revient
Poste acheminement 100 USD /conteneur	Poste acheminement 100 USD /conteneur
Droit de Douanes USA 10%CIF	Droit de Douanes USA 10%CIF
Assurance (3%*(CIF+10%))	Assurance (3%*(CIF+10%))
Fret :...700 USD .../conteneur	Fret :...700... USD .../conteneur
Mise à FOB 60 USD	Mise à FOB 60 USD
Mise en quai Casablanca 60 USD	Mise en quai Casablanca 60 USD
Frais à l'arrivée NY 40 USD /conteneur	Mise en quai NY 40 USD /conteneur
Pré acheminement 200 USD	Pré acheminement 200 USD
Frais du transitaire en USA 160 USD / conteneur	Frais du transitaire en USA 160 USD / conteneur
Frais du transitaire au Maroc 200 USD	Frais du transitaire au Maroc 200 USD
Volume :cubes de 20cm de coté mis sur des palettes (120,100,15) ne peuvent dépasser 1m de hauteur, gértable	

	prix min HT 8
Quantité: 9600 unités	76800
Taux de marque du distributeur /pv $76800/0.3$	23040
Prix de vente distributeur	53760
marge importateur de ,,, , sur son coût de revient $53760/1.2=44800$	8960
DDP	44800
Poste acheminement 100 /conteneur 4x 100	400
DAT	44400
Mise en quai NY 40 / conteneur 40 x 4	44240
Frais du transitaire en USA 160 x 4	43600
Droit de Douanes USA 10%CIF $43600-10\%CIF=CIF$ $43600=1.1CIF$ $CIF=43600/1.1=39636$ $43600-39636=3964$	3964
CIF	39636
Assurance (3%*(CIF+10%)) $CFR=0.967 \times CIF$ $CFR=0.967 \times 39636=$	1308
CFR	38328
Fret :...700.../conteneur	2800
FOB	35528
Mise à FOB 60	60
FAS	35468
Mise en quai Casablanca 60	60
FCA	35408
Frais du transitaire au Maroc	200

Correction

	prix min HT 8
Quantité: 4800 unités 4800x8=38400	38400
Taux de marque du distributeur /pv 38400/0.4	15360
Prix de vente distributeur(PVD) 38400-15360=23040	23040
marge importateur de ,,,, sur son coût de revient $x+25\%x=PVD$ $1.25x=PVD$ $X=PVD/1.25=23040/1.25$ $X=18432$ PVD-marge importateur=x PVD-x= marge importateur 23040-18432=4608	4608
X=DDP	18432
Poste acheminement 100 /conteneur 100x2=200	200
DAT=DDP- Poste acheminement=	18232
Mise en quai NY 40 / conteneur	18152
Frais du transitaire en USA 160/ conteneur	17832
Droit de Douanes USA 10%CIF $18232-(2x40)-(2x160)=17832$ $17832-10\%CIF=CIF$ $17832=1.1 CIF$ $CIF=17832/1.1 =16211$ $17832 - 16211 = 1621$	1621
CIF	16211
Assurance (3%*(CIF+10%)) CFR + assurance =CIF CFR + 0.033CIF =CIF CFR=0.967 CIF CFR=0.967 x 16211=15676 Ass=16211-15676=	535
CFR	15676
Fret :...700.../conteneur	1400
FOB	14276
Mise à FOB 60	60
FAS	14216
Mise en quai Casablanca 60	60
FCA	14156

Pré acheminement	200
EXW	35008
PU en USD	3.64
PU en MDH	36.4
PU en MDH avec réduction de 10% $X=36.4/0.9=$	40.44

Frais du transitaire au Maroc	200
Pré acheminement	200
EXW	13756
PU	3
PU en MDH	30
PU en MDH avec réduction de 10% $x - 10\%x = 30$ $0.9x = 30$ $X = 30 / 0.9$ Réduction 3.33	33.33

Dans le premier cas la marge bénéficiaire est de $(30-20) \times 4800 = 48000$ MDH

Dans le deuxième cas la marge bénéficiaire est de $(36.4-20) \times 9600 = 157440$ MDH

Il est clair que la deuxième proposition est plus intéressante que la première proposition. Le marché des États-Unis pour ce produit est un marché très intéressant.

NB : $120/20=6$ $100/20=5$ $(100-15)/20=4$

Nombre de carton par palette = 120

On peut mettre 20 palettes gérables / conteneur donc chaque conteneur peut recevoir $120 \times 20 = 2400$

Or, on sait qu'on a 4800 cartons. Il nous faut donc 2 conteneurs.

Dans le deuxième cas, on a 9600 cartons. Il nous faut donc 4 conteneurs.

EXERCICE 4 :

L'entreprise DIAMAR fabrique des plaquettes de frein de voitures à El-Jadida. Elle prospecte le marché sénégalais. Elle vous demande d'établir un prix d'offre sur ce marché.

Données

Coût de production départ usine emballé en caisse carton renforcé de 10 unités 400 EUR/ carton 1 kg le carton. Taux de marge habituelle sur coût global de revient départ usine : 20%. Envoi uniquement par avion de 8000 plaquettes. Poids de la plaquette 250 g. La règle du payant pour est valable.

Logistique

- Traitement douanier export : 40 EUR
- Pré acheminement routier jusqu'à Casablanca : 330 EUR
- Frais aéroportuaire et intervention du transitaire : 30 EUR
- Fret aérien \longrightarrow
- Assurance aérien jusqu'à Dakar 0.5% CIF+10%
- Post acheminement en Sénégal 4400 franc CFA

Fret aérien	
inf à 2000	2 eur/KG
[2000-3000]	1.6 eur/KG
[3000-4000]	1.4 eur/KG

Travail à faire

1 Calculer le prix de vente total des 8000 plaquettes EXW

2 Calculer le prix de vente total des 8000 plaquette FOB Casablanca en euros

3 Calculer le prix de vente total des 8000 plaquette CIP Dakar sachant qu'elle devrait appliqué un rabais de 10% pour non-conformité à l'échantillon.

Sachant que les droits de douane s'élève à 10% de la valeur CIP en euro par unité

4 Calculer le prix de vente total des 8000 plaquette DDP hors taxes

L'importateur prend une marge de 25 % du prix CIP

5 Calculer le prix de vente unitaire de l'importateur d'une plaquette de frein hors taxes

Coût unitaire de carton	400,€
Coût unitaire	40 €
Marge de 20%	8 €
EXW / unité	48 €
EXW pour 8000 plaquette	384 000 €
Val EXW	384.000 €
Pré acheminement	330 €
Traitement douanier	40 €
Frais portuaires + intervention transitaire	30 €
FOB	384.400 €
Fret aérien (0.25kg x 8000)+(8000/10)=2800kg (3000 x 1.4)	4200 €
CPT	388600 €
Assurance =0.5%CIP+10%	
Assurance =0.0055CIP	
CPT+ ass=CIP	
CPT+ 0.0055CIP=CIP	
CPT=0.9945CIP	
CIP=CPT/0.9945	
CIP=388600/0.9945	
Ass=CIP-CPT	
Ass=390749.12-388600=2149.12	2149.12€
CIP	390749.12€
CIP après Rabais	351674.21€
Post acheminement (440 €)	
DAT	352114.21€
Droits de douane (10% du CIP)	39074.91 €
DDP hors-taxe	391189.12€
Taux de marge 25% (marge importateur) du CIP après rébais 0.25x390749.12	97687.28€
Prix de vente HT	488876.4€
Prix de vente HT unitaire	61.1 €

EXERCICE 5 :

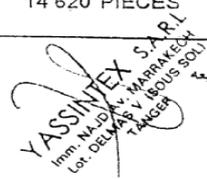
D'après les documents suivants, quelle est la valeur DDU en euro de cette exportation ?

DOC 1 :

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC
الوزارة المكلفة بالتجارة الخارجية
MINISTÈRE CHARGÉ DU COMMERCE EXTÉRIEUR

(1) الإلتزام بالصراف
ترخيص بالتصدير

ENGAGEMENT DE CHANGE (1)
LICENCE D'EXPORTATION

EXPORTATEUR YASSINTEX SARL المصدر IMM.NAJD-AV MARRAKECH-LOT DELMAS TANGER N° R.C 15901 رقم السجل التجاري Centre R.C 640 مركز السجل التجاري		Nature de la transaction (vente ferme, vente en consignation, etc...) (بيع نأجز . بيع بتوكيل) VENTE FERME			
DESTINATAIRE DOSPUNT S.L. المرسل إليه RONDA PRESIDENT IRLA N°4 08302 MATARO BARCELONA ESPAGNE		Bureau douanier المكتب الجمركي TANGER/PORT			
مجموع المبلغ بعملات أجنبية Montant total en devises EURO : 42'622,02		مقابل القيمة بالدرهم Contre valeur en DH 471'741,00			
Condition de livraison شروط التسليم FOB		Pays d'origine البلد المنشأ MAROC Pays de provenance البلد المصدر MAROC			
Désignation commerciale des marchandises اسم السلعة التجاري VETEMENTS POUR FEMMES		N° de nomenclature douanière الرقم في التسمية الجمركية 6204530000 Poids net الوزن الصافي 3602,00 KGS. Unités complémentaires الوحدات التكميلية 14'620 PIECES			
Date, cachet et signature de l'exportateur التاريخ و طابع المصدر وتوقيعه <p style="text-align: center;">Tanger, le 2 avril 2005</p> 					
(2) رقم وتاريخ التسجيل N° et date d'enregistrement (2)		Validité الصلاحية Du : من : Au : إلى :			
رأي القطاع التقني Avis du Département Technique		قرار الوزارة المكلفة بالتجارة الخارجية Décision du Ministère Chargé du Commerce Extérieur			
01461 02 AVR 2005					
IMPUTATIONS DOUANIERES التقديرات الجمركية					
رمز المكتب Code bureau	التوقيع Emargement	رقم وتاريخ الإقرار المفرد للمبلغ N° et date D.U.M	تاريخ التقيد Date d'imputation	الكمية Quantité	القيمة Valeur
400		22/04/05 du 02/04/05	02/04/05	3602,00 18	42622,02 EUR

(1) Rayer les mentions inutiles
 (2) Réservé au Ministère chargé du Commerce Extérieur

(1) تنشطب البيانات غير المفيدة
 (2) خاص بالوزارة المكلفة بالتجارة الخارجية

Format 210 mm x 297 mm

DOC 2:

ROYAUME DU MAROC - MINISTRE DES FINANCES
ADMINISTRATION DES DOUANES ET IMPOTS INDIRECTS

Mod. D.U.M 1/92

EXEMPLAIRE RECETTE	1 Exportateur / Expéditeur N° R.C. 15901 Centre R.C. 610 STE YASSINTEX TANGER		1 DECLARATION 72		A ENREGISTREMENT 02/04/05 7721 M	
	8 Importateur / Destinataire N° R.C. Centre R.C. STE DOSPUNT ESPAGNE		3 Nombre total des articles		4 Code du bureau	
	10 Déclarant TRO19601 TRANSIT NECHNACH S.A TANGER		5 Nombre de formules		6 Poids brut total (kg) 4040,000	
	15 Moyen de transport au départ / à l'arrivée		9 Autre personne concernée		7 Poids net total (kg) 3602,00	
	17 Nature et numéro du titre de transport		11 pays de provenance (Nom et codes)		12 N° code de l'importateur / exportateur	
	21 Nouveau moyen de transport après transbordement.		13 Pays d'origine (Nom et code)		14 Pays de destination (Nom et code) ESPAGNE ES	
	24 Date d'arrivée		16 Conditions de livraison FOB FRANCO BORD...		18 Monnaie et montant total facturé EUR 42622,02	
	25 Local des march.		19 Taux de change 11,068000		20 Frêt	
	26 Code bureau destination		22 Assurance		23 Valeur total déclarée 471741,00	
	27 Renseignements financiers et bancaires		30 Code marchandises 6204530000		31 Valeur déclarée 471741,00	
3 Colis et désignation des marchandises PIECE SOIT JUPES POLYESTER.		32 Unités complémentaires 14620,000		33 Poids net (kg) 3602,000		
35 Taux de déchets		36 Pays d'origine (Nom et code) MAROC		34 AP ou SP AP		
37 Déclaration sommaire / Document précédent		B LIQUIDATION DES DROITS ET TAXES				
39 N° l'ordre le part.		Type		Base d'imposition		
40 Colis et désignation des marchandises		Taux		Montant		
37 Déclaration sommaire / Document précédent		Total pour le présent article				
38 Autres renseignements ARRT. LA PRST. DUM A 1 ART ET 14620 PIECES / CINTRES P/F.		C TOTAL DECLIA		D VISA DE L'INSPECTEUR		
EC 000001 DU 00/00/00 BANQUE :00000		TOTAL GENERAL		E DONNEES COMPTABLES		
QTE. 3602,000 KG. NET				Liq. n°		
VAL. 42622,020 EUR				Qui. n°		
				B.E. n°		

39 Je soussigné m'engage à satisfaire aux prescriptions des lois, règlements et décisions propres au régime douanier au bénéfice duquel ces marchandises sont déclarés et ce, conformément aux dispositions du code des douanes et impôts indirects approuvé par le décret portant loi n° 177-339 du 25 Chaoual 1379 (1901)

40 Je soussigné m'engage à satisfaire aux prescriptions des lois, règlements et décisions propres au régime douanier au bénéfice duquel ces marchandises sont déclarés et ce, conformément aux dispositions du code des douanes et impôts indirects approuvé par le décret portant loi n° 177-339 du 25 Chaoual 1379 (1901)

39 Je soussigné m'engage à satisfaire aux prescriptions des lois, règlements et décisions propres au régime douanier au bénéfice duquel ces marchandises sont déclarés et ce, conformément aux dispositions du code des douanes et impôts indirects approuvé par le décret portant loi n° 177-339 du 25 Chaoual 1379 (1901)

40 Je soussigné m'engage à satisfaire aux prescriptions des lois, règlements et décisions propres au régime douanier au bénéfice duquel ces marchandises sont déclarés et ce, conformément aux dispositions du code des douanes et impôts indirects approuvé par le décret portant loi n° 177-339 du 25 Chaoual 1379 (1901)

DOC 3 :

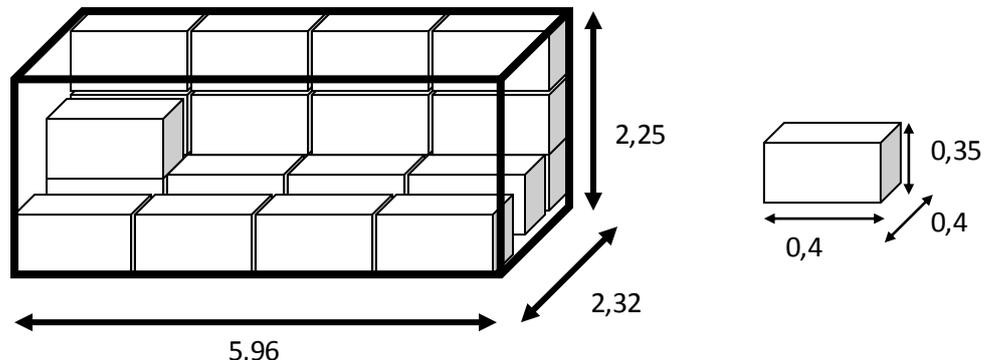
Fret	100 EUR/UP
Assurance	10%CIF+10%
Déchargement	2 eur/100Kg
Poste acheminement	100EUR
Droits de douane	10%
TVA	20.6%

EXERCICE 6 :

On décide de transporter des boites de sardine d'un usine de safi vers soudan. On veut profiter d'un export par bateau qui part de Casablanca vers Alexandrie en Egypte et de là réacheminer par camions vers le soudan

- **Carton** : 0,35x 0,40 x 0,40 en mètre (48 boites de sardine / carton). poids du carton 1kg
- **200g/ boite**
- **taux de change 1EUR = 0.9 USD**
- Utilisation d'un container de 20' soit 2,25 x 2,32 x5,96 en mètre.
- Le prix **EXW** est de **0,75 €** par boites de sardine (dont une marge de 15% sur le coût de revient)
- **frais jusqu'au FOB** : 880€
- **Forfait Expert** : 400 €
- **Fret Maritime** : 1440 US\$. BAF +2% CAF +3% surtaxes de 2 EUR/ kg pour poids supplémentaire la Marchandise ne doit pas dépasser 4420kg.
- **Fret terrestre** : **1000 € / conteneur**
- **Assurance maritime**: 3% sur 120% du CIF . **Assurance terrestre** : **0.5% CFR+10%**
- **Droits de douane** : 10%
- **Post-acheminement** : 31.21 €
- **Marge importateur** : 10% du CIP
- **TVA** : 6%
- **Marge distributeur (taux de marque)**: /30% du prix de vente.
 1. Calculer le prix FOB ;
 2. Calculer le prix CIF ;
 3. Calculer le DAT
 4. Calculer le DDP
 5. le prix de vente de l'importateur
 6. Le prix de vente TTC grand public à l'unité

Calcul du nombre de cartons :



- Calcul du nombre de cartons que l'on peut ranger en longueur :
 $N1 = 5,96 / 0,4 = 14,9$ soit **14 cartons**

(en effet, on ne peut ranger que 14 cartons dans la longueur ! on ne peut pas en mettre 0,9 de plus.. il faudrait l'ouvrir !! on ne prend donc que les **résultats par défaut !!**)

- Calcul du nombre de cartons que l'on peut ranger en largeur :
 $N2 = 2,32/0,4 = 5,8$ soit **5 cartons**
- Calcul du nombre de cartons que l'on peut ranger en hauteur :
 $N3 = 2,25/0,35 = 6,428$ soit **6 cartons**

Le nombre de cartons est donc $N = N1 \times N2 \times N3 = 14 \times 5 \times 6 =$ **420 cartons**

autres techniques de calcul : on divise la longueur / la longueur la largeur / la largeur et la hauteur / la hauteur NB : on ne prends pas les chiffres après la virgule en considération

$$\left. \begin{array}{l} 2.25/0.35 = 6 \\ 2.32/0.4 = 5 \\ 5.96/0.4 = 14 \end{array} \right\} 6 \times 5 \times 14 = 420$$

Calcul du nombre de boites de sardine:

N boites de sardine = $N \times 48 = 420 \times 48 = 20160$ boites de sardine

Calcul du prix EXW :

Prix EXW = N boites de sardine $\times 0.75 \text{ €} = 20160 \times 0.75 = 15120 \text{ €}$ 1euro=0.9 USD

Calcul des différentes valeurs

EXW	15120 €
frais jusqu'au FOB	880 €
Forfait transitaire	400 €
FOB Casablanca / en €	16400 €
Fret maritime 1440 US\$ =1600 réajustement BAF et CAF=1680.96 (20160x200)+(20160/48=420) =4452 soit un dépassement de 32kg x 2=64 1680.69 + 64 = 1744.96	1744.96 €
CFR Alexandrie	18144.96 €
Assurance (3% de CIF+20%)=0.036CIF	677.6 €
CIF Alexandrie CFR/(1-0.036) =CFR/0.964 Pas de TVA et DD régime de transit	18822.57 €
Fret terrestre	1000 €
CPT soudan	19822.57 €
Assurance=0.5%CPT+10% 0.0055 CPT	109 €
CIP=CPT x 1.0055	19931.59 €
Post acheminement à l'entrepôt	68.41 €
DAP hors-taxe	20000 €
Droits de Douane (10% du CIP)	1993 €
DDP hors-taxe PU = 1.09 €	21993 €
Taux de marge 10%(marge importateur) de son coût de revient soit 10% du CIP)	1993 €
<i>Prix de vente Importateur</i>	23986 €
Taux de marque 30% du Prix de vente Gd public	30%*PV
<i>Prix de vente Grand Public</i> PA + B =PV	

$PA + 0.3PV = PV$ $PA = PV(1-0.3)$ $PV = PA/0.7 = 23986/0.7$	34265.71 €
Taxe de l'Etat (6%)	
Prix de Vente TTC	36321.65 €
PU TTC	1.8 €

EXERCICE 7 :

Vous organisez le transport depuis les Etats-Unis de l'expédition décrite ci-dessous De Philadelphie à Marrakech, accessoires d'imagerie médicale:

- Masse nette: 1500Kg
- Emballé dans 6 caisses en bois de 1*0,68*0,9m. Masse de la caisse vide (tare): 10Kgs
- Frais fixe d'établissement de la LTA : 56 euros
- Valeur total FCA Philadelphie: 36500 euros Deux hypothèses sont envisagées pour le transport:

Solution 1:Transport en conventionnel

- Tarif conférence à la caisse. 360 Euros/ caisse. BAF: 10%
- Frais de chargement 3 Euros par tranche de 100Kg
- Déchargement 4 Euros les 100Kg
- Post acheminement Casa Marrakech: 248 Euros -Assurance 108 Euros

Solution 2: Conteneur de groupage

- Forfait (empotage, mise à bord, déchargement): 65 Euros par tranche de 100 Kg quelque soit le volume
- Post acheminement Casa -Marrakech: 248 Euros.

Fret :

- Assurance: 0,3%sur CIP Marrakech + 10% Quelle solution peut on recommander ?

Correction : poids=1560kg

Solution 1			
FCA			36500
CHARGEMENT	1560=16 tranches	16 x 3	48
LTA			56
Fret	360	6	2160
BAF	10%		216
CPT			38980
ASSURANCE			108
DECHARGEMENT	1560=16 tranches	16 x 4	64
POSTE ACHEMINNEMENT			248
DDU			39400
Solution 2			
FCA			36500
FORFAIT	1560=16 tranches	16 x 65	1040
fret	(1.6x1.6x1.6x*)/6	4 x 600	2400
CPT			39940
Assurance	CPT=0.9967CIP	39940/0.9967	132.33
CIP			40072.23
POSTE ACHEMINNEMENT			248
DDU			40320.23

Le choix de la première solution est moins chère que la deuxième solution

3^{ème} agent maritime

4^{ème} agent maritime

/

EXERCICE 8 :

Suite à la prospection du marché japonais, l'entreprise ben kaddour veut exporter différents articles de poteries vendus à Tokyo, conteneurisés dans un conteneur 20 pieds de poids total 4 tonnes, le délai d'expédition est de 40 jours. Vous participez à l'organisation de l'expédition la marchandise (Le prix départ usine EXW= 240 000DH). Après avoir contacté plusieurs agents maritimes (annexes 1 à 4), le responsable de l'entreprise ou vous passez votre stage vous demande de : 1/Choisir le mode d'expédition le plus le approprié pour cette commande ? Justifier votre choix.

ANNEXE 1 : Agent maritime A Voici notre cotation pour 1 conteneur 20pieds à destination de Tokyo (Japon) -Valeur marchandise : 240 000DH mise à FOB: 4600DH -Fret : 9900DH -Assurance : 0.35% de la valeur CIF + 10% Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

ANNEXE 2 : Agent maritime B 1 conteneur 20 pieds pour Tokyo Japon chargé de 4 tonnes de poteries valeur : 240000DH -FOB : 4600DH -Fret : 6384DH -Assurance : 0.70% de la valeur CIF+10% - Bateau toutes les semaines -Délais d'acheminement : 20 à 30 jours

ANNEXE 3 : Agent maritime C Suite à votre demande, veuillez trouver ci joint, le tarif que vous avez demandé pour un conteneur de 20 pieds : -FOB : 44700DH -Fret maritime : 10000DH –modification du prix de fuel :+ 9, 74% de la valeur Fret -Assurance : 0.31%CFR + 10% -Départ : une fois par semaine - Délai : 31 jours

ANNEXE 4 : Agent maritime D Suite à votre demande, veuillez trouver ci après nos conditions applicables pour cette affaire : -FOB : 4671DH -Fret : 8780DH -Surcharge en fuel : 3000DH -Assurance 0.35 de la valeur CFR + 10% -Délai : 30jours

Correction

1 ^{er} agent maritime		2 ^{ème} agent maritime	
FAS :	240000	FAS :	240000
mise à FOB :	4600	mise à FOB :	4600
FOB	244600	FOB	244600
Fret	9900	Fret	6384
CFR	254500	CFR	250984
Assurance : 0.35% CIF + 10%	983	Assurance : 0.70% CIF+10%	1947
CIF= CFR/(1-0.00385)=0.99615	255483.61	CIF=CFR/ (1-0.0385)=0.9923	252931.57
durée	-	durée	20 à 30 jours

FAS :	240000	FAS :	240000
mise à FOB :	44700	mise à FOB :	4671
FOB	284700	FOB	244671
Fret+ Surcharge de fuel : 9, 74%	10000+97.4= 10097.4	Fret +Surcharge en fuel : 3000DH	11780
CFR	294797.4	CFR	256451
Assurance : 0.31% CFR + 10%=1.00341	1005.25	Assurance : 0.35% CFR + 10%=1.0385	987
CIF=	295802.65	CIF=	266324.36
durée Départ : une fois par semaine -	31 jours	durée	30jours

Exercice 9 :

La société pharmaceutique Marrakech Med souhaite importer des produits de la ste Dakar pro installé au Sénégal .cette dernière emballer avec ses propres moyens dans 612 carton de 5kg/u. FOB unitaire est de 1000 euro dont les dimensions sont :(L 50 cm, l 40 cm, H 40 cm).elle souhaite les palettiser ensuite il faut les mettre dans des conteneurs.

Annexe 1 : palette à dimension européenne : Palette 80X120 h :0.16m :h :3 cartons

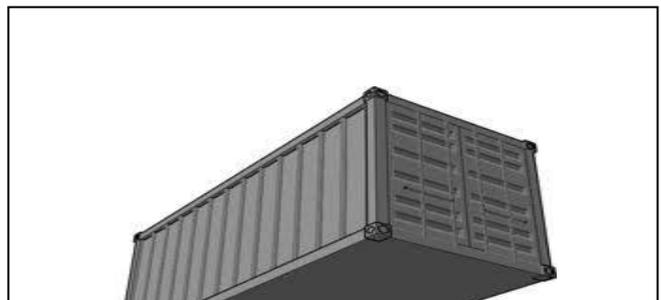
Dimension conteneur 20 pied :

- longueur intérieure :5.898m
- largeur intérieure :2.352m
- hauteur intérieure :2.385m
- Tare :2330 kg



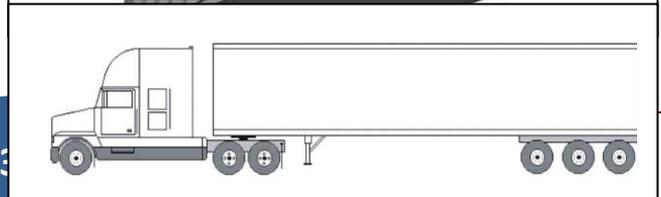
Dimension conteneur 40 pied :

- longueur intérieure :12.192m
- largeur intérieure :2.352m
- hauteur intérieure :2.385m.
- Tare :4000kg



Frais de passage portuaire au Maroc pour conteneur

CHELLAOUI 2014 ISTA HAY SALAM



- frais de services aux terminaux :130 euro
- Coût de manutention :80 euro

Frais de passage portuaire au Maroc pour conteneur

- frais de services aux terminaux :227 euro
- Coût de manutention :140 euro

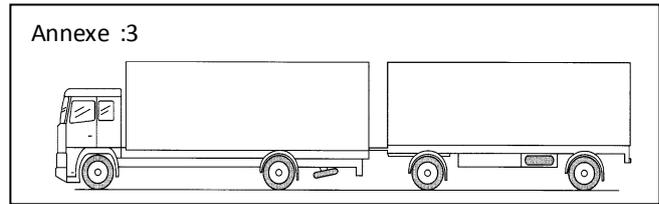
Assurance : 0.2%CFR+20%.DD :5%. TVA :20%

Fret :15000 euro Transitaire maroc :5000dh chargement 3000 DHM

Transport Casablanca Marrakech :12000DH/remorque double annexe 3 ou simple 8000DHM pour 2EVP et 6500DHM pour1 EVP

1euro=10dh

Annexe 2



ACCONAGE

	Aconage				
	Valeur	Import		Export	
		G	R	G	R
Conteneurs pleins 20'	≤ 100 000Dh	600 Dh/U	600 Dh/U	350 Dh/U	350 Dh/U
	> 100 000Dh	1 000 Dh/U	900 Dh/U	900 Dh/U	700 Dh/U
Conteneurs pleins 40'	≤ 140 000Dh	1 020 Dh/U	1 020 Dh/U	595 Dh/U	595 Dh/U
	> 140 000Dh	1 700 Dh/U	1 530 Dh/U	1 530 Dh/U	1 190 Dh/U
Conteneurs vides 20'		90 Dh/U		90 Dh/U	
Conteneurs vides 40'		180 Dh/U		180 Dh/U	

Combien faut il de conteneur ? de quelle dimension ?

Calculez le coût DDP en dh?

Réponse :

On a 630 cartons de 5 kg le carton dimensions (50,40,40) , qu'il faut mettre sur des palettes(80,120,16) et qui ne doivent pas dépasser 3 cartons de hauteur. Donc le nombre de cartons par palette est :120/40=3 ;80/40=2 ;150/50=3 soit 3x2x3=18cartons par palette.

Sur un conteneur 20 pied (un EVP) (5.8, 2.35, 2.38) on peut avoir 11 palettes. C à d 198 cartons

Sur un conteneur 40 pied (2 EVP) (12.19, 2.35, 2.38) on peut avoir 24 palettes. C à d 24 x 18 = 432 cartons. Au total on aura 630 carton. On n'a besoin que de 612 donc il nous faut un conteneur 20 pied et un autre 40 pied.

Valeur conteneur 1 EVP = 1000 x 180 = 180000 € = 1800000 DHM

Valeur conteneur 2 EVP = 1000 x 432 = 432000 € = 4320000 DHM

EXW

FOB 1000 x 612 = 612000

CFR **FOB + fret** = 612000 + 15000 = 627000 euro =

CIF **CFR + assurance = CIF** =

CFR + 0.2% CFR + 20% = CIF

1.0004 CFR = CIF

CIF = 627250.8

627250.8 euro

6272508 DHM

DAT **CIF + département** (1000 ; 1700

+ passage portuaire arrivée (210 + 347) + frais du transitaire (5000) = CIF + 8257 =

6280765 DHM

DAP **DAT + chargement Arrivée** (3000 DHM) =

+ post-acheminement (12000 DHM) = **6280765**

+ 3000 + 12000 = 6295765 DHM

6295765 DHM

DDP **DAP** =

+ dette douanière = DD + TVA

Droit de Douane : $VD(CIF + Débarquement) \times \text{taux}$

+ $TVA(DD + VD)$

CIF = 6272508 DHM

Débarquement = **2700 DHM**

VD = 6275208

DD = VD x taux = 6275208 x 5% = 313760.4

TVA = (DD + CIF) x 20% = (313760.4 + 6272508) x 0.2 =

1317253.68 DHM

Dette douanière =

DD + TVA = 313760.4 + 1317253.68

1631013.68 DHM

Dette douanière = 1631013.68

DDP = DAP + Dette douanière

7926778.68 DHM

DDP = 6295765 + 1631013.68

EXERCICE 10:

MD Foubert, producteur et transformateur de fruits à Baugé, en Maine et Loire, doit expédier 10 tonnes de dessert fruité à Bouaké en Côte d'Ivoire via Abidjan.

Le pré-acheminement se fera par route jusqu'à Bordeaux, le transport principal par bateau, et le post-acheminement par route de Abidjan à Bouaké.

Les frais sont les suivants :

Transport Baugé-Bordeaux.....	307	
Transport routier Abidjan-Bouaké	402	
Transport maritime	1304	
Frais d'embarquement	432	
Frais de déchargement	272	
Assurance maritime.....	219	
Emballage des marchandises.....	297	
Dédouanement à Bordeaux	129	
Dédouanement à l'arrivée et paiement des droits et taxes		238

Le kg de marchandise est vendu 3 € prix de revient Baugé.

Calculez les montants EXW, FAS, FOB, CFR, CIF, DAT, DAP, DDP.

Prix des marchandises : 10 000 kg x 3 €/kg = 30 000 €

Montant EXWBaugé = prix des marchandises + emballage = 30 000 + 297 = 30 297 €

Montant FASBordeaux = montant EXW + pré-acheminement + formalités douanières export
 = 30 297 + 307 + 129
 = 30 733 €

Montant FOBBordeaux = montant FAS + frais d'embarquement = 30 733 + 432 = 31 165 €

Montant CFRAbidjan = montant FOB + transport principal = 31 165 + 1 304 = 32 469 €

Montant CIFAbidjan = montant CFR + assurance = 32 469 + 219 = 32 688 €

Montant DESAbidjan = montant CIF = 32 688 € (différence sur le moment de transfert des risques : transfert des risques au départ à Bordeaux pour CIF, dans le port d'arrivée pour DES)

Montant DEQAbidjan = montant DES + déchargement = 32 688 + 272 = 32 960 €

Montant DDPBouaké = montant DEQ + formalités douanières import et droit et taxes + post-acheminement
 = 32 960 + 238 + 402
 = 33 600 €

EXERCICE 11 :

Société Chepauk installée à Istanbul qui est distributeur exclusif sur le marché turc de matériel agricole. Elle a plusieurs fournisseurs en France dont l'un, Agroplus, est spécialisé dans le matériel destiné à la viticulture. Cette société doit livrer à la société Chepauk un conteneur de 40 pieds de matériel. Les livraisons ont toujours été faites CIF Istanbul.

La société Chepauk a demandé à CMA, agent de compagnie maritime à Istanbul qui arme des porte-conteneurs, une cotation.

Annexe 1

De Châteauroux (France) / Le Havre France / Istanbul

Matériel agricole : conteneur de 40 pieds

Mise à FOB port du Havre

Châteauroux / Le Havre : 2 000 €

CHELLAOUI 2014 ISTA HAY SALAM

chellaouihoussaine@gmail.com

THC port du Havre : 100 € (Tax Handling Charge : manutention sur le port du Havre)
 Douane export : 50 €
 B/L : 50 € (Bill of lading = connaissement)

Fret maritime Le Havre / Istanbul
 1 x 40 pieds all in 1 264 000 000 TRL
 THC Istanbul 8 800 000 TRL
 Douane import (frais) 4 200 000 TRL
 Livraison sur site 10 400 000 TRL
 Assurance tous risques 0,3% de 110% de CIF

Annexe 2 de Agroplus

Matériel agricole
 FCACHâteauroux : 150 000 €
 FOBLE Havre : 152 000 €
 CFRIstanbul : 157 000 €
 CIFIstanbul : 158 000 €

Délai d'expédition : 1 mois
 Règlement 30 jours fin de mois
 Validité de l'offre : 30 jours

Annexe 3

Parité 1 € = 632 000 TRL

	Agroplus	CMA
FCACHâteauroux	150 000 €	150 000 €
Pré-acheminement		2 000 €
THC port du Havre (mise à FOB)		100 €
Douane export		50 €
B/L		50 €
FOBLE Havre	152 000 €	152 200 €
Transport principal (fret)		2 000 €
CFRIstanbul	157 000 €	154 200 €
Assurance	1 000 €	510 €
CIFIstanbul	158 000 €	154 710 €

FOBLE Havre = FCACHâteauroux + pré-acheminement + THC port du Havre + Douane export + B/L
 = 150 000 + 2 000 + 100 + 50 + 50
 = 152 200 €

Transport principal = 1 264 000 000 TRL = (1 264 000 000 / 632 000) € = 2 000 €

CFRIstanbul = FOBLE Havre + transport principal = 152 200 + 2 000 = 154 200 €

Assurance : 0,3% de 110% de CIF

CIFIstanbul = 100 CFR / [100 - (1,1 x 0,3)] = 154 710,54 €

Prime d'assurance = CIF - CFR = 154 710,54 - 154 200 = 510 €

=> il est plus intéressant de passer par CMA. Remarque : il serait encore moins cher de demander à Agroplus un FOBLE Havre (moins cher que par CMA) puis de passer par CMA pour la fin du trajet. Dans ce cas on aurait un total de :

CFRIstanbul = 152 000 + 2 000 = 154 000 €

CIFIstanbul = 100 CFRIstanbul / (100 - 1,1 x 0,3) = 154 510 €

EXERCICE 12 :

Expédition en conventionnel de trois cylindres de gaz comprimés, puis retour de ces cylindres vides chez le fournisseur.

Aller

De Pierre Bénite en France jusqu'à Valparaíso Chili

Poids brut : 4800 kg

Volume : 4.5 m³

Pré-acheminement jusqu'à Anvers

- transport et embarquement : 590 €
- douane export et frais de dossier : 92 €

Frais par navire conférence :

- 170 USD l'UP (€ = 0,8999 USD)
- CAF préférentielle 14%
- Bunker (BAF) 15 USD par UP
- Surcharge portuaire au Chili : 6 USD / UP

EXWPierre Bénite = 6 000 €

Calculez CFRValparaíso

CFRValparaíso = EXWPierre Bénite + pré-acheminement + embarquement + douane export + transport principal

Transport principal :

Poids brut = 4,8t. > Volume = 4,5 m³ => il y a 4,8 UP

Fret de base = 170 x 4,8 = 816 USD = 816 / 0,8999 € = 907 €

BAF = 15 x 4,8 = 72 USD = 72 / 0,8999 = 80 €

Fret corrigé BAF = 907 + 80 = 987 €

Fret corrigé CAF = 987 x 1,14 = 1125,18 €

Fret principal + surcharge portuaire = 1125,18 + (6 x 4,8 / 0,8999) = 1157,18 €

CFRValparaíso = 6 000 + 590 + 92 + 1157,18 = 7 839,18 €

Retour

Poids des cylindres : 2 160 kg

Volume : 4,5 m³

Relivraison des cylindres au port de Valparaíso : 148 €

Fret par navire conférence :

- 125 USD l'UP plus surcharges
- CAF 46%
- Bunker 15 USD la tonne
- Surcharge portuaire au Chili : 4 USD/t.

EXWValparaíso = 6 000 €

Évaluez CFRAnvers

Ce qui suit n'a pas été corrigé en cours :

CFRAnvers = EXWValparaíso + pré-acheminement + transport principal

Transport principal

Poids = 2,16t. < Volume = 4,5 m³ => il y a 4,5 UP

Fret de base = 125 x 4,5 = 562,5 USD = 562,5 / 0,8999 € = 625,07 €

BAF = 15 x 2,16 = 32,4 USD = 32,4 / 0,8999 = 36 €

Fret corrigé BAF = 625,07 + 36 = 661,07 €

Fret corrigé CAF = 661,07 x 1,46 = 965,16 €

Surcharge portuaire au Chili = $4 \times 2,16 = 8,64$ USD = $8,64 / 0,8999 = 9,60$ €

CFRValparaiso = $6000 + 148 + 965,16 + 9,60 = 7122,76$ €

Résultat donné par le professeur : 7124,13 € (si quelqu'un sait comment ce résultat a été obtenu, merci de l'indiquer en commentaire sur le blog (leareims.canalblog.com) ou par mail (lea.reims@hotmail.fr))

EXERCICE 13 :

La coopérative « Caftan de Salé » pour la création de Caftan Marocain, installée à Kariat oulad moussa à Salé a pu développer ses activités à l'international et notamment en EAU.

Données

Profitant du régime de l'admission temporaire, la coopérative a importé auprès de la société « taoubou alarabe » en EAU un conteneur de 100 rouleaux de 60 m de tissu de bonne qualité. Pour chaque caftan on utilise 3m de tissu. La quantité de caftan produite et exportée durant 6 mois est de 1200.

Logistique

- Valeur EXW : 100 EUR/rouleau
- Traitement douanier import : 40 EUR
- Pré acheminement : 330 EUR
- Frais portuaire et intervention du transitaire : 30 EUR
- Fret Maritime 3000 EUR
- Assurance maritime 0.5% CIF+10%.
- Droit de douane 10% CIF.
- TVA :20%.
- Majoration de retard 5%

Question

Calculez la valeur à verser à la douane ?

Correction

Dans le régime d'admission temporaire, on peut importer en suspension des droits et taxes, des marchandises destinées à recevoir une transformation, une ouverture ou un complément de main d'œuvre. Pour une durée de 6 mois. Or dans cet exercice, seule une partie de la marchandise est réexportée dans la durée prévue. Il s'agit donc de calculer d'abord, la valeur CIF de la marchandise. Ensuite, il faut calculer le taux de marchandise exporter et l'appliquer à la valeur CIF. Enfin, appliquer le droit de douane sur la valeur restante.

EXW = $100 \times 100 = 10\,000$ EUR

- EXW + Traitement douanier import : 40 EUR + Pré acheminement : 330 EUR + Frais portuaire et intervention du transitaire : 30 EUR + Frais portuaire et intervention du transitaire : 30 EUR = FOB
- FOB = $10\,000 + 40 + 330 + 30 + 30 = 10\,430$ EUR

$$\begin{aligned} \text{FOB} + \text{Fret} &= \text{CFR} \\ \text{CFR} &= 10430 + 3000 = 13430 \\ \text{CFR} + \text{assurance} &= \text{CIF} \\ \text{CFR} + 0.0055 \text{ CIF} &= \text{CIF} \\ \text{CFR} &= \text{CIF}(1 - 0.0055) \\ \text{CIF} &= \text{CFR} / 0.9945 \\ \text{CIF} &= 10430 / 0.9945 \\ \text{CIF} &= 10487 \end{aligned}$$

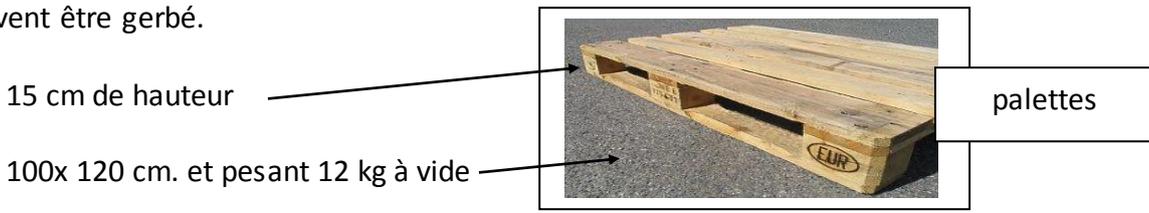
On sait que chaque caftan nécessite 3m. Chaque rouleau doit donner $60/3=20$ caftan. Donc 100 rouleau doit donner 2000 caftan. On sait que La quantité de caftan produite et exportée durant 6 mois est de 1200. Ce qui représente 60% de la valeur de la marchandise. 40% de la marchandise doit devoir être imposée au droit de douane. Soit 40% de la valeur CIF.

$$\begin{aligned} \text{Droit de douane étant } 10\% \text{ de } 40\% \text{ de CIF. donc } \text{DD} &= 0.04 \times 10487. \underline{\text{DD} = 420.} \\ \text{TVA} &= 20\%(\text{CIF} + \text{DD}) \\ \text{TVA} &= 20\%(10487 + 420) = 2181 \end{aligned}$$

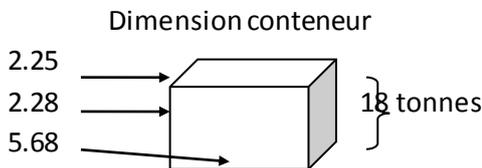
la valeur à verser à la douane est= $420 + 2181 = 2601$
 la majoration de retard est de 5% soit $2601 \times 3/12 \times 0.05 = 32$
 donc la valeur à verser à la douane est $2601 + 32 = 2633$

EXERCICE 14 :

La société Toutmaroc à acheté une liquidation de stock de carton de jus de Californie en USA à raison de 0.15 USD l'unité de jus . Dimensions des cartons (30x40x20) 12kg le carton ou on à mis 12 bouteilles. Les cartons sont palettisés couché sur des palettes standard et ne doivent pas dépasser 1m de hauteur y compris les palettes et peuvent être gerbé.



1. Combien de cartons peuvent-ils être disposés dans un conteneur de 20 pieds ?



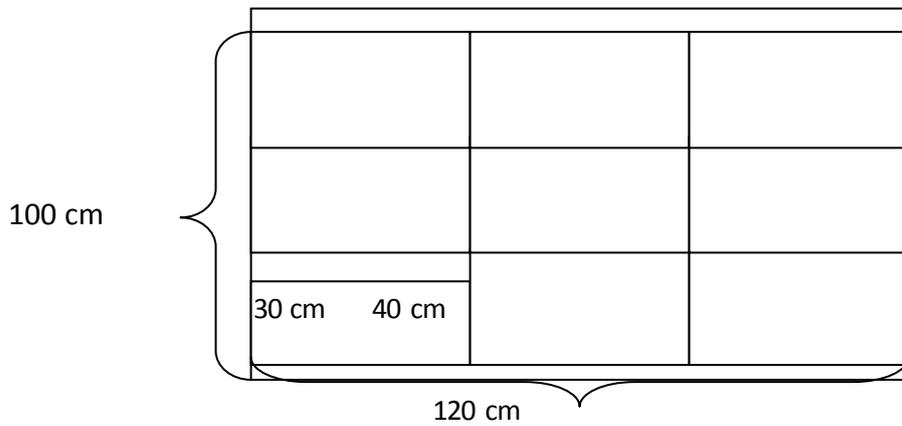
2. Quelle sera la valeur de livraison DDP Fes , et le cout de revient d'un carton de jus dans vos entrepôts ? (9MDH=1 USD)

Unit price: FCA Francisco container terminal: 0, 15 USD
 FRET San Francisco-Tanger : 704 USD, y compris le chargement et le déchargement et assurance
 Transit Tanger 4000 MDH Transport Tanger -Fes: 4000 MDH
 Droit de douane : 10%
 TVA : 20%.

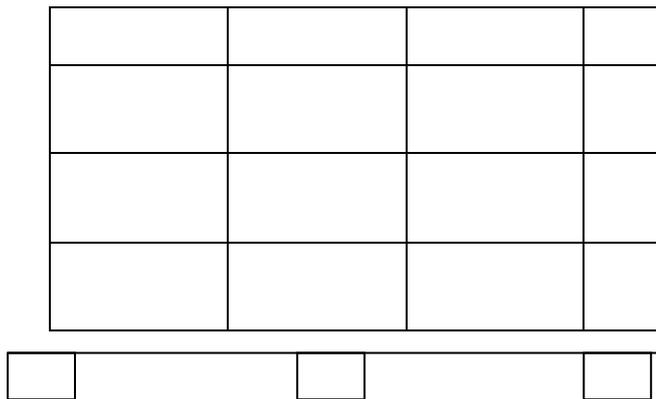
Correction

1. Sur une palette de 100x120 cm, on peut disposer 9 cartons couchés par couche : en effet,

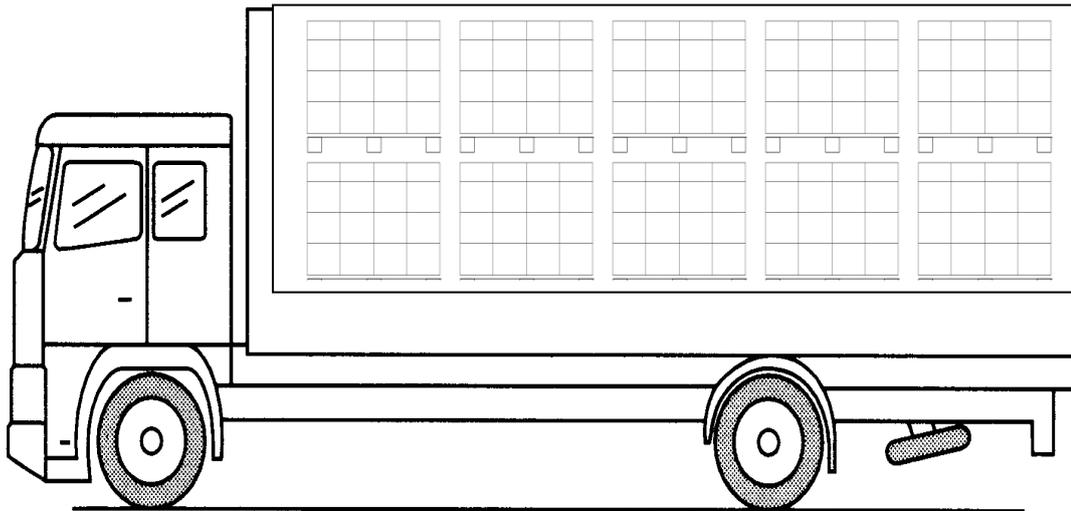
$$0,30 \times 3 < 1\text{m} \text{ et } 0,40 \times 3 < 1,20 \text{ m}$$



Avec 4 couches de cartons, la palette chargée atteint $(0,20 \times 4) + 0,15 = 0,95$ m chaque palette contient donc 36 cartons (432 carton de jus).



En gerbant les palettes dans le conteneur, on peut en disposer 20, soit 720 cartons et 8640 carton de jus masse totale : $(720 \times 12) + (20 \times 12) = 8880$ kg.



2. Prix FCA : 8640 x 0,15 =	1296 USD	
Fret jusqu'à Tanger	704 USD	
	2000 USD	18000 MDH
Transit Tanger		4000 MDH
Transport Tanger – FES		4000 MDH
DD 10% sur 18000		1800 MDH
		MDH
TVA 20% sur 26000+1800		3960 MDH
Valeur DDP Fes	31760	MDH

Cout de revient d'une unité carton de jus (HT)
 31760 / 8640 = 3.67 MDH

EXERCICE 15 :

un agent export « INTERCONTINENTAL » qui représente des coopératives de la région de mirleft à côté d'agadir, fabricants de fromage de chèvre, veut envoyer par fret maritime un conteneur « refer » de 20', 80.000 unités de fromage de chèvre mis sur 20 palettes, d'une valeur total EXW de 1000.000DHM. Ce qui fait donc une valeur unitaire à 12,5 DHM l'unités de fromage de chèvre . NB : 1 \$ =10 DHM

La prime d'assurance est de 3% de la valeur CIF+10% (CIF + 10% est appelé l'assiette). Le but est de savoir quel sera le prix de vente pour chaque INCOTERM et de savoir à combien l'importateur achètera l'unités de fromage de chèvre en DHM?

ANNEXE

- location du conteneur = 1000 DHM.
- Empotage : 2 min/palette = 10 DHM/min
- Pré acheminement jusqu'à Agadir = 3600 DHM

- Intervention du commissionnaire en Douane = 1000 DHM.
- Frais portuaire y compris mise à FOB = 2000 DHM.
- Fret maritime réfrigéré = 1200 US\$
- dépotage = 120 US\$
- autres Frais à l'arrivée = 300 US\$
- Droits de douane US = (10%) .
- Post acheminement à l'entrepôt. =400 US\$
- Taux de marge 20% (marge importateur) de son coût de revient.
- Taux de marque 40% du Prix de vente Grand public.
- TVA aux USA 10%

➤ Correction

<u>Incoterms</u>	<u>explication</u>	<u>Valeur DHM</u>	<u>Valeu r unitaire</u>
EXW		1000000	12.5
location du conteneur		1000	
Empotage	20*2*10	400	
Pré acheminement jusqu'à Agadir		3600	
Intervention du commissionnaire en Douane		1000	
Frais portuaire y compris mise à FOB		2000	
FOB	1000000+1000+400+3600+1000+2000	1008000	12.6
FRET	1200*10	12000	
CFR		1020000	12.75
ASSURANCE	CIF- CFR= ASS	34808.69	
CIF	Assurance=0.03 CIF* 1.1=0.033CIF CFR+assurance=CIF CFR+0.33CIF= CIF	1054808.69	13.18

	$CFR=(1-0.033)CIF$ $CIF=CFR*1/(1-0.033)$		
dépotage	$120*10$	1200	
autres Frais à l'arrivée	$300*10$	3000	
Post acheminement à l'entrepôt.	$4000*10$	4000	
Droits de douane	$10\%CIF$	105480.869	
DDP	$1054808.69 + 1200 + 3000 + 4000 + 105480.869$	1168489.559	14.6
MARGE IMPORTATEUR	$20\%(1168489.559)$	233697.91	
PRIX DE VENTE DISTRIBUTEUR	$1168489.559+ 233697.91$	1402187	
TAUX DEMARQUE	$0.4 PV$		
PRIX DE VENTE GRAND PUBLIQUE	$PV=0.4PV+1402187$ $\rightarrow PV(1-0.4)= 1402187$ $\rightarrow 0.6PV= 1402187$ $PV\rightarrow = 1402187/0.6$	2336978.34	29.21
TVA	$2336978.34*10\%$	233697.834	
PRIX DE VENTE TTC	$2336978.34+ 233697.834$		

EXERCICE 16 :

Yatout est une franchise marocaine spécialisée dans la commercialisation d'accessoires, de meubles et d'articles de décoration. Le concept se caractérise par une offre à petits prix qui en fait la clé de son succès.

Adossé à un grand groupe marocain, le groupe Bénis, la **franchise Yatout** bénéficie ainsi d'une centrale de distribution qui lui permet de proposer des produits design à prix doux.

Actuellement le réseau **Yatout** est fort de plusieurs magasins franchisés au Maroc et continue son développement dans le royaume.

Le 01/05/2012 la société **Yatout** reçoit un bon de commande de 17500 cadre de la part de la société bricoFrance installé à Marseille à 2.5€/cadre . ces cadres doivent être mis en carton à raison de 50 cadres par carton. Puis , palettisé dans la limite de 10 cartons par palettes et enfin l'emportage dans des conteneurs à raison de 20 palettes qu'on peut gerber.

La société export Maroc vous propose d'utiliser votre centenaire s'il n'est pas plein et de vous faire bénéficier 30% sur le coût de fret et de location du conteneur.

Tracez un tableau des différents incoterms ? Combien doit payer La société export Maroc ?

Annexe1 :

- pré acheminement : 250€
- Location du conteneur : 100€/jour.
- Fret : 1000€/ conteneur . assurance 1% CIF + 10%
- Douane : 2.5% CIF. TVA 19.6%.
- déchargement : 100€.
- Poste acheminement 250 €
- Dépotage : 1.5€/palette
- Le contrat de location du conteneur est porté sur 10 jours.

Un arrangement a été fait avec la banque de la société **Yatout** pour utiliser les recettes d'exportation arrondi pour importer des articles de décoration auprès de la même société palettisés et conteneurisé) à la charge de la même société.

Annexe2 :

- pré acheminement 140 €
- Fret : 1000€/ conteneur BAF : +2.5% un rabais de 30% sur le fret de base une ristourne immédiate de 10% sur le fret total
- même taux d'assurance.
- Même conteneurs (renouvellement du contrat sur 12 jours).
- Douane : 5% CIF. TVA 20%.
- Dépotage : 40€/ conteneur.
- Poste acheminement : 300€

Calculez la valeur DDP ? à combien remonte le taux de croissance du coût de revient/DDP ?

Correction

Exportation

<u>Incoterms</u>	<u>explication</u>	<u>Valeur</u>
EXW	17500 x 2.5	43750
Location du conteneur	(100 x 10 x2)x 70%	1400
pré acheminement		250
FOB		45400
Fret	50 x 10 x20=10000(1cont) Reste7500 un autre cont Soit 2 conteneurs (2 x1000)x 70%	1400
CFR		46800
assurance		520.52
CIF	CFR+assurance=CIF Assurance=1%CIF+10% 46800/0.989	47320.52
Déchargement		100
DAT		47420.52
douane	2.5%CIF	1183.01
TVA	19.6%(CIF+douane)	9506.69
Poste acheminement		250
dépotage	1.5 x 35	52.5
DDP		58412.72

Importation

<u>Incoterms</u>	<u>Explication</u>	<u>Valeur</u>
EXW		58412.72
Location du conteneur	100 x 12 x2	2400
pré acheminement		140
FOB		60952.72
Fret	1000x2=2000(fret de base) 2000x2.5%=50 Fret total=2050 Rabais=30%/fret de base=600 Ristourne=10%/fret total=205 Fret net=fret total-rabais-ristourne 2050-600-205	1245
CFR		62197.72
assurance		691.78
CIF	61305/0.989	62889.5
Déchargement		100
DAT		62086.85
douane	5%CIF	3144.47
TVA		13206.79
Poste acheminement		300
dépotage	40x2	80
DDP		79720.76

EXERCICE 17 :

la société AMB Maroc souhaite importer des équipements de production industriel de Paris à El -Jadida

(du port Marseille à Casablanca). Elle a deux solution de transport.la première consiste à faire un transport conventionnel. La deuxième est plus sécurisante dans un conteneur de groupage. Elle vous convoque pour déterminer celle qui est la plus fiable. on vous donne les informations suivantes :

- Les équipements sont mis dans 4 caisses dont la tare est de 30 Kg longueur1m, largeur0.6m, hauteur0.42m.
- La valeur FCA =3650€.

1^{ère} proposition :Transport conventionnel :

Tarif à l'unité payante (tonne ou m²).360 € (liner terme :bord à bord). 1 € =10 Dh

- BAF : 10%.
- Frais de chargement : 30€ par tranches de 100 Kg.
- Déchargement : 400DH les 100Kg.
- Poste acheminement : 2460Dh.
- Assurance : 11224DH.

2^{ème} proposition : conteneur de groupage :

- Forfait(empotage-mise à bord-transport-déchargement : 155€ par tranche de 100Kg quelque soit le volume dans la limite du rapport 1 pour 3.
- Poste acheminement : 2460Dh.
- Assurance0.1%CIP El-Jadida+10% .

Correction

AMB casa							
	Trans conventionné			Mt	Conteneur de groupage		
poid	1980	2,1					
tare	30	4	120				
FCA				365000			365000,00
fret	3600			7560	1550	22	34100,00
baf	10%			756			
chargement	300	22		6600			
dechargement	400	21		8400			
poste acheminement				2460			2460,00
assurance	cpt paris	390776		11224	401560		442,20
			cip	402000		cip	402002,20

A- L'identification de la commande

L'identification de l'article lors d'une sortie du magasin porte sur cinq principaux points :

- **La désignation** : c'est l'information de base qui est fournie au gestionnaire lors d'une demande de sortie stock. Elle est parfois associée au code de l'article demandé ;
- **Le code de l'article** : lorsque ce dernier n'est pas fourni par le demandeur, le code de l'article est retrouvé par le gestionnaire des stocks après une recherche informatique ou documentaire ;
- **L'emplacement de l'article dans le magasin** : pour éviter les pertes de temps et les fouilles inutiles, l'emplacement de l'article est mentionné sur la demande de sortie. Le code d'article et l'emplacement sont les deux éléments essentiels dont a besoin le magasinier pour effectuer sa sortie d'articles ;
- **Le magasin** : lorsqu'il existe plusieurs magasins, le gestionnaire identifie au préalable celui dans lequel la sortie sera effectuée ;
- **L'unité de gestion** : c'est le renseignement dont une mauvaise interprétation entraîne le plus de préjudices. L'unité de gestion doit toujours être précisée sur la demande adressée au magasinier. Le gestionnaire des stocks est tenu de vérifier qu'elle soit juste. Les confusions à ce niveau sont récurrentes pour les articles gérés en lot, ou alors ceux qui sont susceptibles d'utiliser des unités de gestion divergentes.

Voici quelques exemples qui peuvent porter à confusion :

- Pour un carton contenant des pièces : l'unité de sortie est-elle le carton ou la pièce ?
- Pour un bidon contenant un produit liquide : l'unité de sortie est-elle le bidon ou le litre ?
- Pour un sac de graine ou contenant un produit en poudre : l'unité de sortie est-elle le sac ou le kilogramme ?
- Pour un rouleau de câble ou de tuyau : l'unité de sortie est-elle le rouleau ou le mètre ?

Le contrôle conjugué de la quantité et de l'unité avant la saisie de la sortie de l'article est d'une importance capitale. Quand le document utilisé pour la sortie est manuscrit, une confusion de l'unité de gestion peut occasionner une livraison excédentaire ou incomplète. Par ailleurs, si l'enregistrement de la sortie est fait sur la base de ce document, des écarts de stocks au niveau informatique sont inévitables. A court terme, cette erreur provoquerait des réapprovisionnements inutiles ou dans le cas contraire, des ruptures de stock.

C- Préparation des commandes : collecte ou prélèvement des articles

Après l'identification, la vérification de l'unité de gestion et de l'emplacement des articles, le magasinier procède au piquage dans le magasin. Les articles collectés sont déposés à la zone de préparation des commandes.

D- Préparation des commandes : colisage et emballage

Le colisage consiste à trier et grouper les articles par destinataire. L'emballage cependant a pour but est de protéger les articles ou les colis contre les chocs, les intempéries, les pertes et l'usure lors de leur acheminement.

Voici quelques règles à respecter ou cours de ces opérations :

- Éviter d'utiliser des emballages faibles et facilement destructibles ;
- Utiliser un emballage imperméable et hermétiquement fermé pour les produits explosifs ou dégradables au contact de l'eau ;
- Prévoir les points de fixation pour la manutention ;
- Pour un colis sur palette, arrimer convenablement les articles sur la palette pour éviter les chutes ;

- Entourer les articles de faible résistance d'un dispositif de protection contre les chocs (mousses, films à bulles d'air, coussin d'air...);
- Lorsque les articles sont rangés dans des caisses, équilibrer les charges sur toute la surface interne, ranger en priorité les articles lourds au fond et les articles légers au-dessus, arrimer les articles ou les associer à un dispositif de blocage pour qu'ils ne bougent pas à l'intérieur de la caisse lors de la manutention ;
- Si les articles sont rangés dans des caisses ou casiers ouverts au-dessus et superposables, ranger les articles de manière à ne pas déborder la limite supérieure de la caisse.

E- Préparation des commandes : marquage et étiquetage des colis

Le marquage est tout simplement l'inscription sur le colis de mentions supplémentaires permettant de matérialiser son mouvement.

Les principales mentions sont :

- Le numéro de la commande, de la demande ou du bon de sortie
- Le nom et adresse de l'expéditeur ;
- Le nom et adresse du destinataire ;
- Le numéro du colis sur le nombre total de colis. exemple : « colis ½ »

Lorsque cela est nécessaire (pour le transport) le volume, l'encombrement et le poids des colis sont aussi précisés

Le marquage vient aussi compléter les informations non fournies par les étiquettes de manutention et de danger. En général, les étiquettes de manutention montrent le sens de levage des colis, les points d'ancrage, le poids et le volume du colis... les étiquettes de danger quant à elles indiquent si le colis est fragile, doit être protégé contre l'eau et l'humidité ou placé à l'abri de la chaleur... Elles permettent aussi de prévoir quelles précautions prendre pour manœuvrer l'article suivant le danger que cette opération peut représenter. C'est le cas par exemple des produits corrosifs, toxiques, explosifs, polluants, les acides et divers autres produits dangereux qui nécessitent absolument le port d'étiquettes indiquant la nature du danger qu'ils présentent pour l'homme et l'environnement.

F- La livraison des articles demandés

La livraison est la dernière opération du processus de traitement physique d'une sortie d'articles du magasin. Il s'agit de la remise matérielle des colis au destinataire, ou à la personne chargée de prendre cette livraison.

Lorsque la marchandise livrée est destinée à un client situé loin du lieu où se trouve le magasin, elle est généralement accompagnée d'un document précisant la nature des colis ou des articles, leur quantité, les nom et adresse de l'expéditeur et ceux du destinataire, la date d'expédition. Selon le contexte ou l'entreprise, ce document porte le nom de « liste de colisage » ou « bordereau d'expédition » ou enfin « bon de livraison » Voir : [Les documents de la logistique internationale](#)

Cependant, si les articles sont destinées à une utilisation directe dans un atelier de l'entreprise par exemple ou dans le chantier situé à proximité, le seul document émis est la « **demande de sortie de matériel** » remise au magasinier dès le départ. La signature du réceptionnaire sur ce document est suffisante pour confirmer la livraison.

A- La notion d'allotissement

L'allotissement est une opération qui consiste à grouper des composants ou alors à diviser un lot de manière à obtenir une quantité de l'article en unités régulièrement gérées en stock.

Exemple 1

Vous gérez en stock des colliers en paquet de 10. C'est à dire que 1 paquet de 10 colliers = 1 pièce dans le magasin. Après avoir passé une commande de 10 paquets, le fournisseur vous envoie plutôt un carton de 100 colliers.

L'allotissement dans ce contexte consistera à diviser ce paquet de colliers en petits lots de 10 avant la mise en stock.

Exemple 2

Vous faites une commande de 2 pièces d'un article composé de 6 composants. A la livraison, vous recevez 6 cartons contenant 2 pièces de chaque composant. L'allotissement ici consistera à rassembler ces composants de manière à obtenir les 2 articles composés avant leur mise en stock. Il sera en définitive introduit au magasin 2 cartons ayant chacun une unité de l'article complet (avec 6 composants)

L'allotissement est une opération essentielle voire obligatoire. Il vaut mieux ne jamais ranger les articles avec des unités différentes de celle régulièrement utilisées. Car à la sortie du magasin, une confusion ou une erreur d'unité peut provoquer des écarts de stock considérables au niveau informatique.

B- Bon de livraison (B/L) et Bon de réception (B/R)

Le **bon de livraison** (ou la livraison) est un document établi par le fournisseur et qui accompagne une livraison de marchandises ou de services à un client. Le **bon de réception** est quant à lui généré par le logiciel de gestion des stocks une fois que l'on a saisi une livraison. Utilisé pour l'exécution des contrôles qualitatif et quantitatif des livraisons, ce dernier est rempli par le magasinier / contrôleur puis retransmis au gestionnaire des stocks qui se charge d'accomplir la mise à jour informatique des mouvements (les entrées marchandises). Dans certains systèmes d'information, le B/R est aussi appelé « **Avis de livraison** ».

Le **Bon de commande** est le document adressé par l'acheteur à un fournisseur pour matérialiser un achat ferme de matériel ou de service. Il récapitule les termes de l'offre : *les produits ou services achetés, les prix, les conditions d'emballage et expédition, l'incoterm, les adresses de livraison et de facturation, les partenaires (transitaires, transporteurs...).*

A- Les fonctions achats et logistique

Le rôle des fonctions achats-logistique est d'assurer la continuité et la fiabilité des flux de marchandises, depuis l'entrepôt de fournisseur, jusqu'à la réception par le demandeur.

La fonction achats a deux objectifs principaux : la fiabilité des fournisseurs et l'obtention des meilleures conditions de vente. le produit adapté à leurs besoins Son rôle se résume à procurer aux services de production, commerciaux et/ou généraux (*le bon produit*), en quantité et dans la qualité définie dans le cahier des charges, aux meilleures conditions de prix possible.

L'acheteur qui agit en amont, dans le service achats recueille les besoins internes exprimés dans des demandes d'achat ; recherche les fournisseurs ; évalue et sélectionne les offres ; sur la base de la politique « achats », choisit l'incoterm, le mode de transport principal, les partenaires (transitaires, transporteurs...); convertit la demande d'achat en commande d'achat ; transmet le bon de commande au fournisseur et assure le suivi de la commande jusqu'à la livraison au lieu convenu.

La fonction logistique, qui prend le relais dès la livraison de la commande, assure ses missions traditionnelles (*transports, manutention, gestion des stocks, distribution auprès des clients*) associé à d'autres activités auxiliaires (émission des ordres de transport, production des ordres de transit, déclaration en douanes...).

Le logisticien, spécialiste de la logistique, coordonne et assure le suivi du flux de marchandise. Il organise et planifie toutes les opérations de transport, manutention, stockage, enlèvement, emballage et expédition. Il pilote le choix des moyens et des ressources (type d'emballage, envoi de groupage, suivi des prestataires...)

Exercice :

Importation

Valeur EXW = 10000000DH

Tissus coupon = 100m Q=320

V=110m³ poids=28T

Bouton V= 3m³ poids=4T

Fil V=4m³ poids=2T

Accessoire V= 3m³ poids=2T

Preacheminement = 2000€

Dédouanement export= 50€

Acconage= 50€

Fret = 100€/UP Aérien

Chaque costume nécessite= 3m

Chutes = 5%

Les boutons accessoires et fil seront totalement utilisés

Exportation

Q=10000 costumes

Frais d'ouvrage= 160000DH

DD= 5%

TVA= 20%

1€ = 10DH

Preacheminement = 7000DH

10 costumes carton (40-40-50)

Dédouanement= 0

Palettes (100-120-100)

Acconage= 1500DH

Fret= 30€/Palettes

BAF=+2%

CAF=-3%

Douane accepte un crédit d'enlèvement 180J à 3%

TAF= Calculez la valeur d'importation, la valeur d'exportation et les frais douaniers