

PLAN

Qu'est-ce que la logistique internationale ?

Les moyens de transport les plus appropriés dans un contexte propre à la logistique internationale :

-Transport routier

-Transport aérien

-Transport maritime

-Le transport ferroviaire

Quels sont les documents légaux ?

Les réglementations

Les intervenants

Accords bilatéraux et multilatéraux applicables au transport routier

Règlements sur transport e matières dangereuses et périssables

Les procédures de dédouanement des marchandises

Les obligations des transporteurs en matière de sécurité et de sûreté.

Les différentes taxes douanières applicables dans le transport international

Les sanctions en cas de non-respect des règles douanières

Les incoterms et la logistique internationale :

1-optimisation des coûts

2-réduction des risques

Logistique et transport international

Qu'est-ce que la logistique internationale ?

La logistique internationale concerne la gestion des processus et des activités liés **à la circulation des biens, des services et des informations à travers les frontières**. Son objectif est d'assurer **un flux logistique** efficace du point de départ à la destination finale, en tenant compte des aspects douaniers, réglementaires ou de transport et de stockage, entre autres.

La logistique internationale est l'épine dorsale du commerce mondial, impliquant la gestion et le transport de marchandises à travers les frontières internationales. Sa complexité réside dans la coordination d'opérations diverses, incluant le transport, le stockage, et la manutention des produits dans différents contextes légaux, culturels et géographiques. Ce processus vital assure non seulement la livraison de biens dans le monde entier, mais joue également un rôle crucial dans l'optimisation des coûts et l'amélioration de l'efficacité globale de la supply chain.

La planification et la prévision sont cruciales pour le succès de la logistique internationale. Cela implique une analyse détaillée des tendances du marché, des contraintes de capacité, et des conditions politiques et économiques. Une planification efficace doit intégrer la flexibilité pour s'adapter aux changements imprévus et aux fluctuations du marché. Les outils avancés de planification permettent une analyse approfondie et une meilleure anticipation des besoins, aidant ainsi à optimiser les itinéraires, les stocks, et les ressources.

La logistique internationale se distingue des modes de convoyage sur de plus petites distances par certaines contraintes propres. Elle peut, notamment, impliquer :

- Une complexité accrue, avec une coordination à assurer entre des pays d'importation ou exportation et des systèmes juridiques différents.
- Des coûts supplémentaires comme les frais de transport, les frais de douane et les assurances ;
- Des délais de livraison plus longs en raison de la distance à parcourir et des formalités administratives nécessaires pour le transport ;
- Des risques plus élevés comme les retards, les pertes et les dommages lors du transport ;
- Une expertise spécifique dont la maîtrise des réglementations douanières, des accords commerciaux internationaux et des différences culturelles pour une gestion plus efficace.

La logistique internationale repose ainsi sur un large ensemble de sites, de métiers et d'équipements, du chargement au déchargement.

En résumé il s'agit donc de livrer en parfait état, au bon moment et au bon endroit. La maîtrise de la logistique internationale permet simultanément :

- D'optimiser la satisfaction du client final ;
- De réduire les délais et les difficultés de livraison ;
- De s'adapter facilement à la réglementation de chaque pays ou zone douanière.
- De faciliter les opérations d'import-export

Les moyens de transport les plus appropriés dans un contexte propre à la logistique internationale :

Plusieurs acteurs interviennent dans la chaîne logistique et l'acheminement des marchandises : les mandataires, les transporteurs, les sous-traitants, les commissionnaires, les voituriers, etc. La nature de la marchandise et le volume à acheminer influencent le choix des équipements et du mode de transport nécessaire.

- **Transport routier**

Le transport routier est idéal pour acheminer efficacement les marchandises sur de courtes distances. Les cargaisons lourdes nécessitent des véhicules spécifiques tels que des camions ayant une capacité de charges importantes. Cela permet aux structures de transporter des marchandises volumineuses comme du matériel de construction ou des équipements industriels.

D'un autre côté, le transport routier s'applique aux marchandises légères qui nécessitent des moyens de transport plus adaptés. Par exemple, une entreprise de logistique peut utiliser des fourgonnettes pour livrer des colis à différents points de distribution dans une zone urbaine. Ces véhicules sont rapides et maniables, ce qui permet aux entreprises de répondre aux demandes de livraison rapide de leurs clients. De plus, les camionnettes sont souvent équipées de systèmes de suivi de livraison en temps réel. Les sociétés restent alors informées de l'état de leurs envois et de fournir un service de suivi efficace à leurs clients.

- **Transport aérien**

L'acheminement aérien des marchandises représente un moyen de transport alternatif pour les entreprises qui nécessitent une livraison rapide de leurs produits. Cela permet d'économiser du temps et d'éviter les retards potentiels liés à d'autres moyens de transport tels que la route ou le bateau. Les moyens de locomotion utilisés sont les avions, les cargos et généralement les hélicoptères.

Le transport aérien des marchandises offre une rapidité inégalée. Il permet aux entreprises de :

- Livrer leurs produits en un temps record en évitant les embouteillages et les contraintes liées aux infrastructures terrestres.
- Livrer des marchandises dans des zones reculées ou difficiles d'accès.
- Assurer un acheminement fiable, car les compagnies aériennes sont généralement bien organisées et suivent des protocoles stricts pour assurer la sécurité des marchandises.

- **Transport maritime**

Ce type de transport permet d'acheminer une grande quantité de marchandises sur de longues distances, ce qui en fait une option idéale pour les organisations exportatrices. Le transport maritime permet également de transporter des marchandises de grande taille, comme des voitures ou des machines lourdes, qui ne pourraient pas être transportées par d'autres moyens de transport.

En outre, ce mode de transport s'adapte à certaines situations, notamment lorsqu'une entreprise souhaite exporter des marchandises vers une île ou une région côtière inaccessible par d'autres modes de transport. Également considéré comme le moyen le plus respectueux de l'environnement pour le transport de marchandises à grande échelle, le transport maritime permet de réduire :

- Les émissions de carbone par rapport au transport aérien.
- La congestion routière et les problèmes de pollution liés au transport par camion.

- **Le transport ferroviaire**

De loin la solution la plus adaptée pour les transports de marchandises sur de longues distances, un train à wagons peut livrer des produits frais dans différentes régions d'un pays, de manière efficace et économique, ou même à l'international. Par ailleurs, le transport ferroviaire est souvent moins cher que les autres modes de transport, ce qui représente un avantage économique pour les entreprises.

Le transport ferroviaire est généralement privilégié pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes, telles que des machines industrielles ou des véhicules, car les trains sont capables de supporter des charges plus importantes que les camions.

Une marchandise est considérée comme dangereuse lorsqu'elle présente un risque pour l'homme ou l'environnement. Elle répond alors à différents critères de classement. Elle peut être une matière, un objet, une solution, un mélange, une préparation ou un déchet. Toutes les marchandises dangereuses au transport sont soit nommément citées, soit couvertes par des rubriques génériques.

Quels sont les documents légaux ?

Tous les professionnels de ce domaine se soumettent à des réglementations et des obligations. Dans le but de protéger chaque partie, de favoriser les échanges internationaux et de limiter les actes illicites, plusieurs documents légaux encadrent les activités de transporteur, de chargeur, de conducteur et d'expéditeur. Ces attestations garantissent la sécurité et la conformité des marchandises, ainsi que l'efficacité des opérations de transport. Parmi les réglementations auxquelles le transporteur doit se plier, être en possession des documents relatifs aux marchandises et au véhicule de transport compte parmi les plus importantes. Toutefois, plusieurs documents légaux sont exigés. Tour d'horizon de ces derniers.

Le connaissance

Le connaissance, également connu sous le nom de « bill of lading » constitue un document clef dans le secteur **du transport maritime**. Ce titre, remis par le transporteur maritime au chargeur, recense les marchandises transportées à bord du navire (catégorie, poids, volume, etc.). Il s'agit d'un contrat de transport entre les professionnels impliqués, résumant les responsabilités de chacun et les termes de paiement.

Lors du transport, le connaissance constitue un titre de propriété. Une fois arrivé à destination, il fait office d'attestation de livraison et sert de surcroît à déclencher les paiements.

La convention de marchandise routière (CMR)

La CMR est un document propre au transport routier international. Elle régit les droits et les obligations des différents professionnels de ce secteur. Notamment les transporteurs, les chargeurs et les destinataires. Sur cette attestation apparaissent :

- la quantité et le type de marchandise transportée ;
- le lieu de chargement ;
- l'adresse de déchargement ;
- la date de livraison ;
- les assurances ;
- les responsabilités en cas de dommages ou de pertes.

Ce document obligatoire coordonne et encadre le transport par le biais de véhicules motorisés à travers toute la France et outre frontière. Toutefois, il n'est valable qu'en Europe. La convention de marchandises routières (CMR) est une convention internationale admise par tous les pays d'Europe afin d'organiser et homogénéiser les conditions du transport routier.

La CMR existe en France depuis 1958. Elle apparaît aussi sous l'appellation « **lettre de voiture internationale** » lorsque le transport de marchandises se limite à notre territoire, la France. En d'autres termes, la CMR facilite le transport de marchandises entre différents pays européens et garantit un suivi du processus de transport fiable et efficace.

Par ailleurs, tout transporteur routier est dans l'obligation de posséder les documents légaux attestant de ses capacités à conduire, à savoir :

- le permis de conduire ;
- la carte grise (certificat d'immatriculation) ;
- un certificat d'assurance ;
- une attestation d'assurance ;
- un certificat de visite technique.

La lettre de transport ferroviaire (CIM)

La CIM, acronyme de « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer », appartient aux documents légaux relatifs transport ferroviaire international.

Comme les autres attestations légales, la lettre de transport ferroviaire fait référence aux règles, aux droits et aux responsabilités des professionnels du transport de marchandises par voie ferrée. Des informations essentielles au bon déroulement du transport apparaissent telles que :

- l'itinéraire (étapes, lieu de chargement et de déchargement, modes de transport utilisés, etc.) ;
- des renseignements relatifs à la marchandise (dimensions des articles, volume, quantité, etc.) ;
- l'adresse de chargement et de déchargement ;
- les conditions de transport ;
- les délais de livraison ;
- la responsabilité des parties (en cas de dommages, retard, pertes, etc.).

La CIM couvre plusieurs aspects :

- l'établissement du contrat de transport ;
- les obligations des gestionnaires (expéditeur, chargeur, transporteur) ;
- les formalités douanières ;
- les documents requis.

En d'autres termes, la CIM matérialise les responsabilités de chacun. Cette dernière doit être présentée à l'occasion du chargement et de la livraison. Elle peut également être utile en cas de litige. Autrement dit, elle encadre et facilite les échanges commerciaux mondiaux.

La lettre de transport aérien (LTA)

La lettre de transport aérien, aussi appelée « air waybill » concerne, comme son nom l'indique, le transport de marchandises par avion. Il s'agit d'un contrat entre l'entreprise de transport (la compagnie aérienne cargo) et le chargeur, régissant les termes et les conditions de transport.

La LTA réunit des informations détaillées sur la marchandise transportée (nombre, dimensions, poids), les lieux de chargement et de déchargement, l'itinéraire (avec les éventuelles escales), les instructions spéciales, les responsabilités des personnes impliquées ainsi que les frais engagés.

Bien que les multiples renseignements présents sur ce document soient explicites et facilitent les transactions, établir une LTA n'est toutefois pas une obligation. Certains professionnels du secteur préfèrent l'utilisation d'un papier informel réunissant les informations essentielles.

Aujourd'hui, la LTA se décline sous forme électronique et propose des avantages certains. Grâce à la disponibilité instantanée des renseignements fournis, le délai de traitement du fret est optimisé. De plus, la confidentialité des données est renforcée. Enfin, le risque de perdre ce précieux document est écarté.

Le transport international de marchandises est, aujourd'hui, une pratique courante dans le monde des affaires. Il est surtout le pilier économique qui permet aux entreprises de livrer des biens et produits à travers le monde.

Le transport international est un secteur hautement réglementé. Pour chacun des modes de transport, il existe un ensemble **de textes de loi** qui définissent le contrat de transport ainsi les responsabilités de chaque partie (chargeur et transporteur). Voici un condensé des principales réglementations encadrant le transport international de marchandises pour les 4 modes de transport : routier, maritime, aérien et ferroviaire.

1-Transport routier La principale réglementation qui régit le transport international par voie routière est la Convention de Genève, encore appelée CMR (Convention relative au contrat de transport international par route). Toutefois, pour les transports effectués dans la zone Uemoa, en Afrique, c'est l'acte uniforme de l'OHADA qui est plus utilisé. La convention de Genève a été mise en œuvre en 1958 à Genève. Elle définit le contrat de transport ainsi que les responsabilités du transporteur.

Champs d'application : La convention de Genève s'applique à tout transport effectué par voie routière, excepté : le transport funéraire, le transport de colis postaux, le transport de déménagement ainsi que le transport exceptionnel (transport hors gabarit).

Titre de transport : Le contrat de transport international par route est matérialisé par une Lettre de voiture internationale (LVI).

Chargement : Selon la loi française, si les marchandises dépassent 3 tonnes, alors c'est le transporteur qui doit effectuer le chargement dans le véhicule. Sinon, c'est à l'expéditeur de s'en charger.

Responsabilité du transporteur : Le transporteur routier est présumé responsable de la marchandise dès sa prise en charge, après vérification du chargement et en l'absence de réserves.

Réserves du transporteur : Les réserves du transporteur doivent être explicitement acceptées par le chargeur et n'inversent pas la charge de la preuve.

Causes d'exonération de responsabilité du transporteur : Le transporteur est toutefois exonéré de toute responsabilité dans l'un des cas suivants :

- Faute de l'ayant droit
- Cas de force majeure-
- Vice caché de la marchandise-
- Emballage défectueux, insuffisant ou absent (si constaté sur la LVI)-
- Transport d'animaux vivants
- Chargement ou déchargement effectué par l'expéditeur ou le destinataire
- Véhicule ouvert et/ou bâché avec l'accord de l'expéditeur

Constat d'avaries : En cas de dégâts apparents, les réserves sont notées à la livraison par le destinataire. Dans le cas de dommages non apparents, le destinataire a 7 jours pour notifier les réserves par écrit.

Indemnités de retard : Il n'y a pas d'indemnité de retard pour le transport de marchandise par route mais une déclaration d'intérêt à la livraison est possible.

En cas de retard de livraison aussi, il est possible d'émettre des réserves dans les 21 jours à partir de la mise à disposition de la marchandise

Indemnités de pertes ou avaries En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, le responsable doit payer 8,33 DTS par kilogramme à l'ayant droit, ce qui correspond à 11,57 € par kilogramme. En cas de déclaration de valeur de la marchandise, c'est la somme déclarée qui sera payée.

2-Transport maritime : Aujourd'hui, la plupart des transports maritimes sont régis

Par deux conventions : la convention de Bruxelles et celle de Hambourg. Signée en 1924 à Bruxelles, la première convention a été amendée plusieurs fois. C'est en 1970 que la convention de Hambourg a été signée. Celle-ci découle d'une série d'amendements de la première convention. Les deux conventions déterminent le contrat de transport maritime ainsi que les responsabilités des parties.

Champs d'application : Les conventions de Bruxelles et d'Hambourg s'appliquent à tous les contrats d'affrètement.

Titre de transport : Le contrat de transport de marchandises par voie maritime est matérialisé par un document appelé « connaissance » ou « B/L » qui est une abréviation de l'expression anglaise Bill of Lading. Il existe, toutefois, plusieurs types et formes de connaissances selon les modalités de transport.

Chargement : Le chargement des marchandises est assuré par la société de manutention pour le compte du chargeur ou de la compagnie maritime.

Responsabilité du transporteur : Le transporteur est présumé responsable pour les pertes et les avaries des marchandises.

Causes d'exonération de responsabilité du transporteur : Le transporteur maritime est exonéré de toute responsabilité dans l'un des cas suivants :

Innavigabilité ou vices cachés du navire- Faute nautique- Actes d'assistance ou de sauvetage-Evénement non imputable au transporteur-Freintes de route-Vices propres de la marchandise-Défaut d'emballage ou de marquage.

Réserves du transporteur : Les réserves sur le B/L lèvent toute présomption de responsabilité sur le transporteur sauf les réserves par défaut « said to contain ».

Constat d'avaries : Les constats d'avarie se font par l'intermédiaire d'un commissaire d'avarie ou l'établissement d'un constat d'avarie.

Indemnités de retard : Les textes sont très flous en la matière sauf si la compagnie s'est engagée dans un délai de livraison. Par contre, si le retard est manifeste, il y a faute, donc indemnisation.

Indemnités de pertes ou avaries : La convention de Bruxelles fixe l'indemnité de perte ou d'avarie à 666,67 DTS, soient 925,35 € ou bien 2 DTS par kilogramme, soient 3€ par kilo. La convention de Hambourg est un peu plus sévère. Selon cette dernière, l'indemnité est de 835 DTS par colis, ce qui correspond à 1159€ ou bien 2,5 DTS par kilo correspondant à 3,47€ le kilogramme.

3-Transport aérien

La réglementation du transport international par voie aérienne est régie par la convention de Varsovie qui découle de la convention de Montréal. Elle définit le contrat de transport appelé Lettre de Transport Aérien (LTA) ou Air Way Bill (AWB) et les responsabilités des transporteurs.

Champs d'application : La convention de Varsovie s'applique à tout transport de marchandises effectué par avion contre rémunération. Elle ne s'applique pas, cependant, aux conventions postales internationales.

Titre de transport : Le contrat de transport de marchandises par voie aérienne est matérialisé par un document appelé Lettre de Transport Aérien (LTA).

Chargement : Le chargement des marchandises dans l'aéronef est assuré par la compagnie.

Responsabilité du transporteur : Le transporteur aérien est présumé responsable des marchandises dès leur prise en charge.

Causes d'exonération de responsabilité du transporteur : Le transporteur aérien est exonéré de toute responsabilité en cas de force majeure, d'emballage défectueux, de fait de guerre ou de conflit armé ou encore en cas de faute de l'expéditeur prouvée par la compagnie.

Réserves du transporteur : Les réserves du transporteur portent en général sur le type ou le poids des marchandises. Par mesure de sécurité, les compagnies préfèrent refuser toute marchandise d'aspect douteux.

Constat d'avaries : En cas de perte totale ou partielle, le destinataire écrit une lettre à la compagnie dans les 14 jours suivant la réception des marchandises. En cas de dégâts mineurs, le destinataire doit émettre des réserves sur la LTA.

Indemnités de retard : La responsabilité est reconnue par la convention mais il n'y a pas de délais précis. On parle de délai raisonnable. Il est toutefois possible de protester dans les 21 jours à partir de la mise à disposition de la marchandise.

Indemnités de pertes ou avaries : En cas de perte ou d'avaries, le responsable est tenu de rembourser la valeur de la marchandise avec un plafond de 19 DTS/kg.

4. Transport ferroviaire Le transport international par voie ferroviaire est régi par la convention de Berne. Toutefois, c'est l'acte uniforme de l'OHADA qui s'applique pour les Etats membre de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires).

Champs d'application : La convention s'applique à tout contrat de transport international par fer. Elle s'applique également à tout contrat de transport où le lieu de prise en charge ou de livraison est dans un pays membre de l'OHADA.

Titre de transport : Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture ou un document assimilé ou alors une lettre de voiture électronique.

Chargement : Le chargement pour l'envoi de détail est assuré par la compagnie. Par contre, pour un wagon complet, c'est l'expéditeur qui s'en charge.

Responsabilité du transporteur : Le transporteur ferroviaire est présumé responsable des marchandises de bout en bout dès leur prise en charge. Il est également présumé responsable des pertes totales ou partielles, avaries et retard.

Causes d'exonération de responsabilité du transporteur : Le transporteur ferroviaire est exonéré de toute responsabilité en cas de faute de l'ayant droit, ordre de l'ayant droit ne résultant pas d'une faute de chemin de fer, vice propre de la marchandise ou force majeure.

Réserves du transporteur : Les réserves du transporteur ne sont pas prévues par la convention.

Constat d'avaries : En cas de dommages apparents, la compagnie est tenue de dresser un procès-verbal immédiatement.

Indemnités de retard : L'indemnité de retard est limitée au montant du préjudice occasionné par le retard prouvé par l'ayant droit.

Indemnités de pertes ou avaries : En cas de perte ou d'avarie, la convention de Berne fixe l'indemnité de retard à 17 DTS/Kg, ce qui correspond à 21,61 €. Pour l'acte uniforme de l'OHADA, l'indemnité est fixée à 5000 francs CFA par kilogramme brut.

Tout au long de la chaîne logistique, interviennent les acteurs du transport. Que ce soit pour un transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien, le transport est un secteur riche en compétences, en métiers et en intervenants.

Le transport est une composante essentielle de la chaîne logistique. Il revêt donc une importance stratégique pour les expéditeurs, les industriels et les entreprises. De nos jours, avec les effets de l'internationalisation et de la digitalisation, les acteurs du transport sont de plus en plus nombreux pour assurer les différentes étapes. Qui sont-ils exactement ? Quel est leur rôle ? Détaillons ce large éventail de choix et de prestations.

Les mandataires clients :

Le mandataire est un agent chargé de représenter un donneur d'ordre dans le processus de transport des marchandises. Il passe des commandes, pour le compte de son client, afin de solutionner un besoin de livraison de marchandises.

Parmi les acteurs du transport, les mandataires sont souvent des transitaires ou des commissionnaires de transport.

Le transitaire :

Le transitaire de transport fait partie des acteurs du transport mandatés soit par le destinataire soit par l'expéditeur des marchandises. Bien souvent, on fait appel à un transitaire dans le cas où les marchandises doivent emprunter plusieurs modes de transport consécutifs. Celui-ci organise alors les étapes pour que les expéditions soient optimisées. Il coordonne ensuite la liaison entre les différents transports et en assure la continuité. Côté administratif, il se charge également des formalités.

Les commissionnaires de transport :

Intervenant phare parmi les acteurs du transport, le commissionnaire est également un intermédiaire qui gère l'organisation du transit des marchandises de A à Z. Contrairement au transitaire, il reste libre de choisir le mode de transport le plus adapté. Pour réaliser sa mission, il peut conclure des contrats, servant à la réalisation des opérations, en son nom propre.

Faire appel à un commissionnaire de transport vous permet de déléguer toute l'organisation de vos transports de A à Z. Vous gagnez ainsi du temps, tout en bénéficiant de l'expertise d'un professionnel du fret, qui choisira les meilleures options.

Le transporteur, au cœur des acteurs du transport :

Quand on pense aux acteurs du transport, on imagine en premier lieu le transporteur. Cette société prend en charge l'acheminement de biens et de marchandises, depuis un point A vers un point B. Pour effectuer sa prestation, elle met à disposition véhicules, navires et même avions. Il est possible que le transporteur fournisse plusieurs moyens de transport pour réaliser sa mission. On parle alors de transport combiné, multimodal ou plurimodal.

Cette prestation est encadrée par un contrat de transport.

Le manutentionnaire :

Le manutentionnaire est un acteur du transport omniprésent dans l'univers de la logistique et du transport de marchandises. Il est chargé par le transporteur de procéder à la manipulation et à la réception du fret. Il effectue un ensemble d'opérations en amont ou en aval du transport :

- stockage ;
- chargement et déchargement
- conditionnement sur palettes...

Le déclarant en douane :

Le déclarant en douane assure le passage de la marchandise aux frontières pour le compte d'un tiers. Il est expert des règles et lois qui régissent le transport de marchandises à l'importation et à l'exportation. Il fournit aussi les documents administratifs nécessaires au transit entre les différents pays.

Le déclarant en douane agit donc principalement dans le cadre du transport européen et international. Lors du passage par le bureau des douanes, il remet les documents justificatifs au service douanier et veille au bon déroulement des démarches.

Cependant, pour avoir des résultats économiques satisfaisants, les transporteurs, acteurs du transit international, se doivent de respecter un ensemble de règles, dont celles douanières. Ces dernières, pensées pour protéger les intérêts des États et des citoyens impliqués dans ces opérations, sont obligatoires et très strictes.

De ce fait, leur non-respect peut entraîner des dommages aussi bien financiers que juridiques. Sans oublier qu'une telle situation peut porter préjudice à la réputation et impacter directement les activités commerciales de l'entreprise de transit. Trouvez ici tous les détails liés aux procédures douanières de transport international de marchandises.

Accords bilatéraux et multilatéraux

Entre les pays du Maghreb s'est produit un passage graduel des relations bilatérales à la convention multilatérale de mai 1990. En effet, plusieurs accords bilatéraux existent entre les pays du Maghreb. A titre d'exemple la convention de transport routier de marchandises du 26 juin 1969 entre l'Algérie et le Maroc qui a un caractère purement commercial a cerné tout ce qui est en relation étroite entre transporteur et chargeur (conclusion et exécution du contrat de transport, responsabilité, compétence des juridictions, etc.). Toutefois, cette convention ne constitue nullement un élément devant favoriser la liberté des échanges entre les deux pays.

La convention du 6 mai 1990 signée par les 5 pays de l'UMA constitue théoriquement un cadre pour faciliter d'une part la circulation des biens et des personnes entre les pays du Maghreb et d'autre part la création de sociétés communes de transport de voyageurs et de marchandises.

La convention du 6 mai 1990 fixant les modalités de transport intermaghrébin est innovante puisqu'elle n'impose ni contingentement ni paiement de taxe ni droit de douane sur les moyens de transport des pays du Maghreb (article 3). En outre, les transporteurs des pays du Maghreb peuvent réaliser des opérations de transport en aller-retour pleins sans condition particulière (article 8). La convention n'impose aucune restriction particulière concernant le transfert des produits résultant des activités des transporteurs (article 10). De même, les transporteurs maghrébins ne sont assujettis qu'au paiement des taxes qui frappent les transporteurs nationaux. (Aliéna 6 de l'article 10). La Commission des Transports Routiers issue du Conseil des Ministres des transports maghrébins avait tracé les grandes lignes de l'application de cette convention :

uniformisation des règles et des politiques des transports (permis de conduire, formation et examens pour l'obtention des permis de conduire, visites techniques, normes techniques des véhicules, organisation de l'accès à la profession, sécurité routière, taxes et imputation des charges de l'infrastructure, charges sociales, etc.).

La Convention du 6 mai 1990 constitue un cadre de facilitation du transport de marchandises entre les pays de l'UMA. Néanmoins, elle n'est qu'un cadre juridique. Toutefois, il incombe aux décideurs politiques de la mettre effectivement en application par une volonté réelle de construire l'espace économique maghrébin sans entraves de toutes sortes.

Règlements sur transport e matières dangereuses et périssables

Une marchandise est considérée comme dangereuse lorsqu'elle présente un risque pour l'homme ou l'environnement. Elle répond alors à différents critères de classement. Elle peut être une matière, un objet, une solution, un mélange, une préparation ou un déchet. Toutes les marchandises dangereuses au transport sont soit nommément citées, soit couvertes par des rubriques génériques.

La réglementation internationale relative au Transport international de marchandises dangereuses est révisée tous les ans (IATA) ou plus généralement tous les deux ans.

Des amendements nationaux complètent ces règles internationales.

Le transport de marchandises dangereuses (TMD) s'effectue par voies routière, ferrée, de navigation intérieure, maritime ou aérienne. Il est encadré par les règlements internationaux modaux (ci-dessous) complétés, le cas échéant, d'accords multilatéraux permettant à plusieurs pays d'autoriser entre eux certains transports de marchandises dangereuses non prévus dans les règlements.

Le transport routier est régi par l'ADR : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. L'ADR est mis en œuvre par l'arrêté TMD du 29 mai 2009, et plus particulièrement par son annexe I.

Le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses est encadré par le RID : Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires).-

Le transport fluvial est régi par l'accord ADN : accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

Le transport international aérien est régi par les règles IATA et par les règles relatives au transport de matières dangereuses de l'OACI Organisation de l'aviation civile internationale.

Les règles du transport maritime international sont fixées par l'Organisation maritime internationale et en particulier des conventions SOLAS et MARPOL. En ce qui concerne le transport maritime des marchandises dangereuses, il faut se référer au Code international des marchandises dangereuses / International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).

La réglementation TMD vise à prévenir les risques pour les personnes, les biens et l'environnement. Chaque règlement définit les marchandises dangereuses autorisées et interdites, les marchandises dangereuses dites à « haut risque » ainsi que les exigences auxquelles doit répondre chaque personne intervenant dans l'organisation d'un TMD. Chaque réglementation locale s'appuie sur les recommandations de l'Onu.

Les Nations-Unies ont élaboré un système harmonisé de critères de classification de danger et des outils de communication des risques (GHS) ainsi qu'un « règlement type » qui sert de base à l'ensemble des règlements internationaux cités précédemment.

Les procédures de dédouanement des marchandises

Le dédouanement des marchandises est une étape incontournable dans le transport international. Il s'agit de la procédure administrative et douanière qui permet de régulariser la situation fiscale et douanière des marchandises en transit. Les étapes de cette procédure peuvent varier d'un pays à l'autre.

Le contrôle douanier

Pour entrer ou sortir des marchandises d'un pays, les transporteurs internationaux doivent se soumettre à des contrôles douaniers. Ces derniers ont pour but la vérification de la conformité des marchandises avec les réglementations en vigueur.

À noter que ces contrôles peuvent être physiques (inspection de la cargaison) ou documentaires (vérification des documents douaniers). Ces contrôles sont considérés comme des actes de prévention contre la contrebande, le trafic de drogue, la fraude fiscale et le financement du terrorisme.

Les régimes douaniers

En cas de transport international de marchandises, il y a plusieurs régimes douaniers qui peuvent s'appliquer. Les principaux sont :

- le régime de transit : il permet le transport d'une cargaison d'un pays à un autre en passant par un ou plusieurs pays tiers sans acquitter les droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'admission temporaire : avec ce régime, il est possible d'importer des marchandises pour une durée déterminée sans payer les droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'exportation temporaire : il permet d'exporter des marchandises pour une durée déterminée sans s'acquitter des droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'entrepôt douanier : il est question ici de stocker des marchandises importées dans un entrepôt douanier, en suspension des droits et taxes ;
- le régime de la transformation sous douane : ce régime permet de transformer des marchandises importées en suspension de droits et taxes dans un entrepôt douanier pour être ensuite exportées.

Les obligations des transporteurs en matière de sécurité et de sûreté

Les transporteurs internationaux ont des obligations en matière de sécurité et de sûreté à respecter pour garantir un transport sécurisé et sans danger pour les personnes et les marchandises.

En effet, ils doivent veiller à l'emballage et au chargement de la cargaison afin de prévenir tout risque d'accident. Ils doivent notamment prendre les mesures idoines pour prévenir le vol et la détérioration de la marchandise à transporter.

Cela dit, en matière de transport de marchandises dangereuses, les transporteurs doivent respecter des règles strictes pour éviter tout accident. Il faut savoir que ce type de cargaison est classé en fonction du degré de dangerosité de la marchandise. Dans le cas d'espèce, les matières explosives sont par exemple transportées dans des véhicules spécialement conçus pour ce genre de situation. En revanche, les matières inflammables sont manipulées avec précaution pour éviter tout risque d'incendie.

Les transporteurs doivent aussi veiller à la protection de toutes les personnes impliquées dans le transport. Pour ce faire, ils doivent s'assurer que les conducteurs des véhicules de transport ont suivi une formation et qu'ils sont qualifiés pour la tâche. Par ailleurs, ils ont la charge de vérifier que les conducteurs respectent très exactement les règles de circulation et de sécurité routière.

Pour finir, les transporteurs doivent utiliser les mesures de sûreté pour éviter tout risque de terrorisme. Dans le détail, il est question pour eux d'appliquer les règles de contrôle et de surveillance pour détecter tout comportement suspect. Ils s'assurent aussi que les personnes et les marchandises sont correctement identifiées et contrôlées.

Les différentes taxes douanières applicables dans le transport international

Au cours d'un transport international direct ou multimodal, le transporteur doit s'acquitter de plusieurs taxes douanières. Ces dernières s'appliquent en fonction du type de la marchandise en transit, de son origine et de la destination envisagée. Parmi les taxes douanières les plus courantes, il y a :

- les droits de douane ;
- les taxes d'accise.

Il faut rappeler que les droits de douane sont des taxes qui s'appliquent sur les importations et les exportations de marchandises. Ils sont calculés en pourcentage de la valeur des produits livrés. Les taxes d'accise sont des taxes qui s'appliquent sur des produits spécifiques comme l'alcool, le tabac ou encore les produits énergétiques. Les taux de ces différentes taxes peuvent varier en fonction des pays et des produits concernés.

Les sanctions en cas de non-respect des règles douanières

Le non-respect des règles douanières peut entraîner des sanctions financières et pénales. Ces dernières varient généralement en fonction de la nature de l'infraction commise. Dans la pratique, les principales sanctions sont :

- le paiement des droits et taxes dus avec majorations et pénalités ;
- la confiscation des marchandises et des moyens de transport ;
- l'amende douanière ;
- la suspension ou le retrait d'agrément de l'opérateur économique agréé ;

La poursuite pénale et la peine d'emprisonnement sont les sanctions infligées en cas de fraude fiscale, de contrebande, de trafic de drogue, de financement du terrorisme, etc

Les incoterms et la logistique internationale : optimisation des coûts et réduction des risques

L'utilisation des Incoterms consiste à déterminer les conditions du transport des marchandises pour le vendeur et l'acheteur. Cela regroupe les différents coûts, risques et obligations.

Le choix d'un incoterm va permettre d'éviter les malentendus lors d'un échange international. La transaction est ainsi sécurisée avec une plus grande efficacité pour la livraison des marchandises. En logistique internationale, les incoterms jouent un rôle d'entente commune pour optimiser les opérations de transport et de livraison.

Grâce aux incoterms, les contrats de vente à l'international sont bien mieux encadrés. Les transactions sont facilitées et les règles établies garantissent la sécurité des échanges commerciaux. Cela permet de consolider la confiance entre les deux parties.

1-L'importance des incoterms dans l'optimisation des coûts

Avec les incoterms, la logistique internationale peut optimiser ses coûts plus aisément. Les entreprises ont tout intérêt à bien connaître leurs atouts et spécificités pour profiter de ce levier stratégique.

Prenons l'exemple de l'incoterm FCA (Free Carrier). Cet incoterm implique que le vendeur livre la marchandise à un transporteur choisi et payé par l'acheteur. Ce choix offre à l'acheteur un plus grand contrôle sur les coûts du transport de l'usine au transport principal. L'acheteur peut ainsi négocier lui-même les prix ou utiliser des partenaires existants.

Autre incoterm, FOB (Free On Board) permet à l'acheteur de garder le contrôle des coûts de transport maritime. Lorsque la marchandise sort du navire, il prend en charge les coûts du transport principal, de déchargement et d'assurance. Il peut ainsi favoriser une gestion optimale des coûts logistiques.

Avec un total de 11 incoterms en 2024, il existe d'autres solutions pour encadrer les échanges de la logistique internationale. Le choix est essentiel pour influencer la répartition des coûts jusqu'à la livraison finale. Chaque incoterm est adapté à une situation pour garantir une gestion optimisée de vos transactions.

2-Des risques réduits grâce au bon choix d'incoterm

Pour une entreprise, chaque échange de marchandises représente son lot de risque. D'un pays à l'autre, il n'est pas rare de voir la législation changer, ainsi que les différentes règles du commerce. Il est donc important de limiter ces risques avec le choix d'un incoterm approprié à vos opérations de logistique internationale.

C'est le cas de l'incoterm CIP (Carriage and Insurance Paid to). Il impose au vendeur de payer le fret et l'assurance pour acheminer les marchandises à destination. Pour l'acheteur, cette solution lui évite de nombreux risques financiers et logistiques. En cas de dommage ou de perte durant le transport, il en va de la responsabilité du vendeur.

Avec l'incoterm DDP (Delivered Duty Paid), le vendeur endosse la majorité des risques. Il se charge également du paiement des droits de douane et la livraison jusqu'au lieu de destination. La transaction via DDP offre à l'acheteur une sécurité maximale en termes de coûts et de risques.

Tous comme les coûts, la gestion des risques entre dans le choix de l'incoterm. Cela fait partie intégrante de la stratégie de logistique internationale des entreprises.

NB : L'utilisation des incoterms apporte une solution simple à la question de prise en charge des risques du transport. Les incoterms en effet permettent de désigner laquelle des deux parties (importateur ou exportateur) devra souscrire une police d'assurance mais également supporter les risques du transport.

- Pour les incoterms de vente au départ (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT), les risques du transport sont totalement à la charge de l'importateur. Ce dernier peut dans certains cas demander à son fournisseur de souscrire un contrat d'assurance (Incoterms CIF, CIP). Le fournisseur facture cette prime et envoie le certificat d'assurance à l'importateur.
- Pour les incoterms de vente à l'arrivée (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP), les risques du transport principal sont totalement à la charge de l'exportateur.