



08/08/2025

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL

ASSA AHOUSI

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL

I- Objectifs du cours

- Faciliter le commerce mondial : Il permet aux entreprises de transporter leurs marchandises de manière fluide entre pays.
- Réduire les coûts : En suspendant les droits de douane et les taxes jusqu'à l'arrivée à destination, il allège la charge financière.
- Assurer la sécurité des échanges : Les systèmes modernes incluent des mécanismes de suivi pour garantir la sûreté des marchandises.
- Harmoniser les procédures douanières : Les conventions internationales permettent une coopération entre les administrations douanières.

CHAPITRE 01

INTRODUCTION AU TRANSIT INTERNATIONAL

Le transit est une procédure dans laquelle les marchandises peuvent circuler sous le contrôle de la douane entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane de la destination finale. Les procédures dysfonctionnelles de transit douanier augmentent les coûts de transport et constituent un obstacle majeur au commerce international. La façon d'assurer la sécurisation et l'efficacité du système de transit a fait l'objet de nombreuses discussions au sein de la communauté internationale.

I- DEFINITION ET CONCEPT DU TRANSIT INTERNATIONAL

Le transit international peut être défini comme une procédure douanière qui autorise le transport de marchandises sous douane d'un point à un autre, à l'intérieur ou à travers plusieurs pays, sans paiement immédiat des droits et taxes d'importation. Pour développer un système de transit effectif et efficace, il est nécessaire de prendre en compte plusieurs facteurs. Par exemple, des systèmes de garantie bien conçus qui couvrent le paiement des droits d'importation, des taxes et d'autres charges sont essentiels pour assurer la libre circulation des marchandises en transit. Le partage d'informations entre bureaux de douane et les flux de documentation rationalisés simplifient les procédures de transit et les rendent transparentes. Les scelllements douaniers sont des mécanismes qui garantissent l'intégrité physique des marchandises. Ils offrent également la garantie que les marchandises présentes au début d'une opération de transit quittent le pays de transit sans modification de leur état ou de leur quantité.

1- LES ACCORDS ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

Le transit international se compose des accords et conventions internationales tels que :

- 1-1- La Convention de Kyoto révisée (CKR) :** Un autre accord international important pour un système de transit efficace est la Convention de Kyoto révisée (CKR). La CKR fournit un ensemble complet de principes uniformes pour des procédures douanières simples, efficaces et prévisibles avec le contrôle de la douane en vigueur. Elle répond ainsi aux principaux besoins des administrations douanières modernes et aux exigences du commerce international en garantissant un équilibre entre les fonctions douanières de contrôle et de perception et le besoin de faciliter le commerce.

- 1-2- La Convention TIR :** La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de Carnets TIR 1975 est un traité multilatéral, conclu à Genève le 14 novembre 1975, dans le but de simplifier et d'harmoniser les formalités administratives des transports routiers internationaux. La convention a été adoptée sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'une des caractéristiques de la Convention TIR est que l'opération de transit international est couverte par un document de transit unique : le Carnet TIR. De plus, la Convention TIR établit une chaîne de garantie internationale entre les parties contractantes, offrant ainsi un accès simple à la garantie requise.
- 1-3- Convention d'Istanbul et Convention ATA :** Le système de Carnet ATA, qui repose sur la Convention ATA et la Convention d'Istanbul de l'OMD, contribue également aux procédures de transit. Le Carnet ATA remplace les formalités douanières nationales pour l'admission temporaire et le transit, ce qui permet de réduire les dépenses liées au dédouanement des marchandises à chaque frontière. Le Carnet ATA couvre le transport des marchandises en transit douanier en direction ou en provenance d'un pays d'importation temporaire et, le cas échéant, à l'intérieur de ce pays.
- 1-4- Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC :** L'Organisation mondiale du commerce (OMC) a adopté l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE). L'AFE comprend un article spécifique sur la liberté de transit et renforce, le principe essentiel de liberté de transit tel que défini par l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).
L'article V du GATT stipule qu'« il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international ».
- 1-5- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982.**

De nombreuses études et enquêtes montrent que les dépenses logistiques supportées par les entreprises comprennent non seulement les frais de transport, mais également les frais de procédure, les frais documentaires, les frais d'acheminement et d'autres dépenses. La convention d'harmonisation a pour but de créer des conditions équitables pour les opérateurs commerciaux en harmonisant les exigences réglementaires et les exigences de contrôle aux

postes frontaliers et en éliminant les obstacles au commerce injustifiés, tels que les procédures réglementaires longues et/ou redondantes à la douane et à la frontière, les exigences de documentation et autres exigences redondantes, tout en reconnaissant les intérêts légitimes des agences frontalières des Etats à garantir leurs intérêts financiers, fiscaux et sécuritaires.

2- Transit douanier national et international

2-1- Transit douanier national : Lorsque la procédure de transit s'applique à un pays ou à un territoire douanier uniquement, et que le bureau de départ et le bureau de destination sont sur le même territoire. Toutes les garanties requises font référence uniquement aux mouvements de transit dans le territoire douanier concerné.

2-2- Transit douanier international : Lorsque les mouvements de transit appartiennent à une seule opération de transit douanier au cours de laquelle une ou plusieurs frontières sont traversées conformément à un accord bilatéral ou multilatéral, Cet accord définit généralement la forme de la déclaration de marchandises pour le transit douanier et, au besoin, une garantie acceptable dans chacune des administrations concernées par cet accord.

NB : Selon la norme de la CKR, le transit douanier national peut être subdivisé en trois types de transport.

- ✓ **Le Transit d'importation**: Le transport d'un bureau d'entrée vers un bureau de douane intérieur) ;
- ✓ **Le Transit d'exportation** : Le transport d'un bureau de douane intérieur vers un bureau de sortie) ;
- ✓ **Le Transit interne** (transport entre deux bureaux de douane intérieurs).

2-3- Notions et Observations

- ✓ **Déclaration de marchandises** : le document défini comme "déclaration de marchandises" dans l'Annexe générale. Il s'agit du document douanier requis pour le transit.
- ✓ **Bureau de douane** : le terme bureau de douane n'est pas limité strictement aux locaux et installations du bureau de douane. Ainsi, par

exemple, lorsqu'un transit débute "au bureau de douane", il peut s'agir du domicile d'un expéditeur agréé.

- ✓ **Bureau d'entrée** : bureau de douane situé à la frontière ou à proximité de la frontière par lequel la marchandise sous régime de transit pénètre dans le pays.
- ✓ **Bureau de sortie** : bureau de douane situé à la frontière ou à proximité de la frontière par lequel la marchandise sous régime de transit quitte le pays.
- ✓ **Domicile** : les locaux, halles, quais, places et endroits similaires chez un expéditeur agréé ou un destinataire agréé, reconnus par la douane comme zone où peuvent être accomplies des opérations douanières.

3- Les Transports en transit douanier

Les transports en transit douanier visés ci-dessus peuvent être désignés comme suit :

- ✓ transit direct (bureau d'entrée à bureau de sortie);
- ✓ transit à l'importation (bureau d'entrée à bureau intérieur);
- ✓ transit à l'exportation (bureau intérieur à bureau de sortie);
- ✓ transit interne (bureau intérieur à bureau intérieur).

3-1- Les Droits et taxes

Les marchandises transportées en transit douanier ne sont pas assujetties au paiement des droits et taxes, sous réserve de l'observation des conditions fixées par la douane et à condition que la garantie éventuellement exigée ait été constituée.

Le principe fondamental du transit douanier repose sur l'exonération de droits et taxes à l'importation et à l'exportation en ce qui concerne les marchandises en transit douanier traversant un territoire douanier.

Cette disposition ne fait toutefois pas obstacle:

- ✓ au recouvrement des droits et taxes à l'exportation dans le pays d'exportation lorsque ces droits et taxes restent dus, que les marchandises soient exportées sous le régime du transit douanier ou sous un régime d'exportation national.
- ✓ au recouvrement des droits et taxes à l'importation dans le pays de destination lorsque l'opération de transit douanier est terminée et que les marchandises sont, par exemple, dédouanées pour la mise à la consommation.

II. Les Pays en développement sans littoral (PDSL)

Étant donné qu'ils disposent de marchés domestiques fragmentés et de taille réduite, l'intégration régionale figure parmi les priorités des pays en développement sans littoral (PDSL). Les PDSL sont des pays en développement qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Il existe 31 PDSL. Du fait de leur absence d'accès à la mer, les PDSL doivent compter sur le transit par d'autres pays. Les postes frontaliers supplémentaires et l'éloignement important du marché augmentent considérablement leurs dépenses totales de transport.

CHAPITRE 02

LES PARTIES PRENANTES DU TRANSIT INTERNATIONAL

De par sa nature, une opération de transit compte plusieurs participants. Non seulement les administrations douanières, mais également d'autres services gouvernementaux et opérateurs du secteur privé, comme les transporteurs et les transitaires, sont inévitablement impliqués dans une opération de transit. Si l'administration douanière joue un rôle essentiel dans une opération de transit, la coopération et la coordination avec d'autres services gouvernementaux (y compris les services de transport et d'immigration) et avec le secteur privé sont indispensables pour garantir l'efficacité et l'efficience d'un système de transit.

- **Exportateurs et importateurs** : Ceux qui vendent et achètent les biens.
- **Transporteurs** : Les entreprises de logistique qui assurent le déplacement des marchandises (routier, maritime, aérien, ou ferroviaire).
- **Douanes** : Les autorités responsables de contrôler et de valider le passage des marchandises.
- **Transitaires Commissionnaires Agréés en douane** : Des experts qui facilitent les démarches administratives.

I- EXPÉDITEUR ET DESTINATAIRE AGRÉÉS

La douane devrait accorder aux personnes le statut d'expéditeur ou de destinataire agréé lorsqu'elle est assurée que les personnes concernées remplissent les conditions fixées par la douane.

Le flux du trafic à gérer, les délais de transport de plus en plus courts et la transmission électronique de données ont incité de nombreuses administrations à rechercher des solutions faisant appel à la coopération de l'opérateur sans compromettre le respect de la législation douanière. Nombre d'entre elles ont ainsi décidé d'autoriser les opérateurs ayant des antécédents satisfaisants pour ce qui est du respect des conditions fixées par la douane à accomplir les formalités douanières sans être généralement soumis régulièrement à des interventions matérielles de la part de la douane. En tant qu'expéditeur ou destinataire agréé, la personne concernée est autorisée à procéder à des opérations douanières déterminées dans ses

locaux. Ce statut repose sur une autorisation que la douane délivre à la personne intéressée (transitaire, importateur, exportateur, etc.) après avoir homologué les locaux de l'expéditeur ou du destinataire agréé, ou sur la base d'un accord entre la douane et la personne concernée précisant les droits et obligations de cette dernière.

Tout expéditeur ou destinataire agréé dépend d'un bureau de douane dit "bureau de contrôle" qui contrôle l'activité de l'expéditeur ou du destinataire agréé et qui assure également, selon le cas, les fonctions de bureau de départ ou de destination, étant entendu que la marchandise n'est pas présentée physiquement auprès de ce bureau. La procédure de l'expéditeur agréé ou du destinataire agréé est avantageuse tant pour la douane que pour la personne intéressée. En outre, la douane ne perd aucune de ses prérogatives en matière de contrôle.

Comme le transit douanier est obligatoirement précédé ou suivi d'un autre régime douanier (*exportation* suivie du *transit à l'exportation*; *transit à l'importation* suivi de la *mise à la consommation*; *transit à l'importation* suivi de la *mise en entrepôt de douane*, par exemple), l'autorisation délivrée par la douane conférant le statut d'expéditeur agréé portera normalement à la fois sur l'exportation et le transit. Celle qui confère le statut de destinataire agréé visera le transit et la mise à la consommation (voire d'autres régimes). Le cas échéant, la législation nationale et la douane détermineront les régimes entrant en ligne de compte.

II- AVANTAGES DU STATUT D'EXPEDITEUR ET DE DESTINATAIRE AGREES

1- Pour l'opérateur

- Réduction des temps d'attente à la frontière
- Annonce en douane plus flexible (24h/24) et informatisée
- Agent de l'opérateur pas nécessaire à la frontière
- Mainlevée immédiate dès l'arrivée dans le pays de destination si la douane renonce à un contrôle; livraison plus rapide au client

- Dédouaner (apurement du transit) / exporter (ouverture du transit) à domicile
- Contrôles à domicile facilités par l'infrastructure à disposition
- Libération plus rapide des moyens de transport
- Moindre risque d'endommager les marchandises

2- Pour la douane

- Utilisation plus rationnelle des ressources et des locaux
- Les données fournies par télétransmission peuvent être gérées plus rationnellement
- Pas de perte ou de restriction du droit de contrôle
- Pas d'infrastructure (quais, halles, etc.) à mettre à disposition de l'opérateur.

III- FORMALITÉS AU BUREAU DE DÉPART

1- Déclaration de marchandises et documents descriptifs

Tout document commercial ou document de transport donnant clairement les renseignements nécessaires est accepté comme constituant la partie descriptive de la déclaration de marchandises pour le transit douanier, et cette acceptation est annotée sur le document.

La déclaration de marchandises doit permettre l'identification des marchandises à placer sous régime de transit. Le document défini comme "déclaration de marchandises" dans l'Annexe générale est le document douanier requis pour le transit. Or, les données requises existent souvent déjà dans le système informatique de l'opérateur, dans des documents commerciaux ou dans des documents de transport (liste de colisage, par exemple). Dès lors, ces documents peuvent être acceptés comme constituant la partie descriptive de la déclaration de marchandises et la déclaration elle-même ne contiendra que le strict minimum de données relatives à l'identification des marchandises, soit par exemple le nombre

total de colis, le poids total et la mention "selon listes annexées" ou mention similaire.

Le bureau de douane de destination et, le cas échéant les autres bureaux de douane concernés, tels que les bureaux de sortie et d'entrée, doivent pouvoir s'assurer que le document commercial ou le document de transport accompagnant constituant la partie descriptive de la déclaration de marchandises est bien le document accepté par le bureau de douane de départ. C'est pourquoi, le document sera annoté par la douane. Une possibilité rationnelle serait d'apposer une empreinte comprenant à la fois le numéro de la déclaration de marchandises (identification) et un sceau officiel (authentification).

Un système informatisé remplacerait avantageusement la déclaration de marchandises sur papier (perte de documents ou falsification exclues, etc.) et permettrait de prévenir les cas de perte de documents et de falsification. Certaines administrations élaborent ou appliquent déjà de tels systèmes pour le transit (Communauté européenne, TIR).

2- Documents de transport et commerciaux

Etant donné le caractère juridique d'un contrat de transport (par exemple la lettre de voiture ou le Document Unique de Transport (DUT), pour le transport ferroviaire ou routier) ou d'un document commercial (facture), la pratique recommandée institue le cadre juridique fiable autorisant l'utilisation de ces documents en tant que déclaration de transit. Cette formule simplifiée est déjà appliquée dans certaines administrations pour le transit national avec applicabilité dans le trafic ferroviaire, routier, fluvial, aérien ou de cabotage. Cette procédure peut également être appliquée dans le trafic international ferroviaire ou routier sur la base d'un document de transport international reconnu en vertu d'une Convention internationale. Dans certains cas, les documents de transport ou les documents commerciaux doivent contenir certains renseignements exigés par la douane pour identifier les marchandises, notamment à des fins de sécurité, et fixer qui est responsable du paiement de tout droit et taxe qui pourrait devenir exigible. Si un tel document est accepté en tant que document de transit, le bureau de douane de départ doit l'annoter en appliquant un timbre comprenant les éléments généralement utilisés par

la douane pour identifier et authentifier une déclaration de transit, par exemple le numéro de déclaration de transit, le bureau de départ et le bureau de destination, le cas échéant le numéro des scellements appliqués et le sceau officiel.

Diverses administrations appliquent des procédures simplifiées dans le cadre desquelles elles renoncent à certaines formalités douanières, notamment la présentation d'une déclaration de marchandises. Ces procédures sont par exemple applicables aux marchandises transportées par la voie ferroviaire sous couvert d'une lettre de voiture internationale, et aux marchandises circulant uniquement dans la zone frontalière.

Exemples :

La douane peut renoncer au dépôt d'un document douanier particulier pour les marchandises acheminées par la voie ferroviaire lorsque les autorités ferroviaires appliquent un système de contrôle comptable sous la surveillance de la douane, ce qui permet à cette dernière de s'assurer du bon déroulement des opérations de transit douanier international et de vérifier que les marchandises arrivent à destination. Ces dispositions sont décrites en détail dans les accords mutuels conclus entre la douane et les autorités ferroviaires.

La douane peut renoncer à exiger une déclaration de marchandises pour le transit douanier à l'égard des marchandises circulant uniquement dans la zone frontalière lorsqu'elle connaît les circonstances de l'opération, lorsque les personnes intéressées présentent des garanties sur le plan financier et qu'elles respectent la législation douanière, et que la douane peut être certaine que les marchandises seront présentées comme il convient au bureau de destination.

3- Scellement et identification des envois

Le but de toute opération de transit est d'acheminer des marchandises d'un point à un autre et de s'assurer que l'envoi parvenu à destination est bien celui qui était sous le contrôle de la douane lors de l'ouverture du

transit. Les mesures prises par la douane doivent donc permettre d'identifier l'envoi et de déceler si, en cours de route, des marchandises ont été soustraites, échangées ou ont subi une quelconque manipulation non autorisée.

Dans la procédure prévue pour l'expéditeur ou le destinataire agréé, c'est la personne bénéficiant de ce statut particulier qui assume cette responsabilité. Toute mesure prise par le bureau de départ lors de l'ouverture du transit devrait être reconnue comme suffisante par la douane des autres administrations concernées, à moins que les conditions soient différentes (autre profil de risque, par exemple).

3-1- Aménagement et agrément de l'unité de transport

Si un transit est opéré sous scellement, il est nécessaire que l'unité de transport réponde à certaines conditions de construction et d'aménagement afin que l'apposition du scellement ne confère pas une sécurité douanière qui ne serait en fait qu'illusoire. La raison pour laquelle l'unité de transport est scellée n'est pas déterminante.

L'agrément d'une unité de transport consiste à examiner si elle répond aux impératifs de la sécurité douanière et à établir un justificatif, généralement valable pour une durée limitée, attestant qu'elle est reconnue apte aux transports sous scellement douanier. L'examen de l'unité de transport et l'établissement de l'agrément sont l'affaire de la douane. Ils sont effectués sur demande de la part de la personne intéressée.

A moins que d'autres accords internationaux ne le prescrivent expressément, l'agrément de l'unité de transport n'est pas requis pour effectuer un transport sous scellement. La douane décidera si l'unité de transport présente une sécurité suffisante aux fins du transit douanier. Toutefois, pour des transports s'effectuant régulièrement sous scellement douanier, la présence d'un agrément devrait faciliter la mise sous scellement.

Lorsque l'agrément des unités de transport pour les marchandises placées sous scellement douanier est exigé, les conditions de cet agrément sont

réglées par la législation nationale et par divers accords internationaux tels que la Convention douanière relative aux conteneurs du 2 décembre 1972 et la Convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert de carnets TIR du 14 novembre 1975. Les pays peuvent, par accord bilatéral ou multilatéral, prendre des dispositions complémentaires en vue de l'agrément d'unités de transport à utiliser exclusivement sur leur propre territoire, aux fins du transit douanier.

Même si l'agrément des unités de transport est envisagé pour des transports où il n'est pas obligatoirement requis, les dispositions reprises dans les accords internationaux susmentionnés pourraient être utiles aux administrations souhaitant mettre sur pied une procédure d'agrément.

La construction de certaines unités de transport, les véhicules routiers motorisés, les wagons de chemin de fer ou les conteneurs, par exemple, doit respecter certaines spécifications techniques pour pouvoir être agréée par la douane aux fins du transport de marchandises sous scellement douanier dans le cadre du régime du transit. Ces spécifications sont notamment que l'unité de transport :

- doit être expressément conçue pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs moyens de transport,
- doit être permanente et suffisamment durable pour permettre un usage répété, et
- doit être prévue par la norme.

Lorsqu'un envoi est acheminé dans une unité de transport et que des scellements douaniers sont requis, ceux-ci sont apposés sur l'unité de transport à condition que cette dernière soit construite et aménagée de telle façon :

- que les scellements douaniers puissent y être apposés de manière simple et efficace;
- qu'aucune marchandise ne puisse être extraite des parties scellées de l'unité de transport ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- qu'elle ne comporte aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises; et

- que tous les espaces capables de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

La douane décide si les unités de transport sont sûres aux fins du transit douanier.

Lorsque l'unité de transport répond aux conditions fixées dans cette norme, les scelllements douaniers doivent être apposés sur l'unité de transport elle-même. Toutefois, dans certaines conditions, la douane peut décider de sceller des unités de transport qui n'ont pas été agréées aux fins du transport de marchandises lorsqu'elle s'est assurée à sa satisfaction que ces unités, une fois scellées, sont suffisamment sûres.

Outre la pratique courante suivant laquelle la douane appose elle-même les scelllements douaniers, certaines administrations utilisent deux autres méthodes de scellement qui peuvent être considérées comme offrant des facilités plus larges, à savoir :

- les scelllements douaniers sont délivrés à des personnes agréées qui les apposent elles-mêmes ;
- la douane accepte les scelllements privés apposés par la personne concernée.

La grande majorité des opérations de transit ne présente pas de risque particulier en matière de respect de la législation douanière. C'est pourquoi, l'apposition généralisée du scellement douanier pour assurer l'identité de la marchandise peut être une mesure disproportionnée, notamment lorsque d'autres moyens d'identification permettent d'obtenir le même résultat. En effet, dans les opérations de transport, il existe généralement des documents pertinents qui satisfont aux critères d'identification de la douane. Ainsi, si la douane estime que ces documents permettent une identification sûre des marchandises, le transport devrait être effectué sans scellement douanier, c'est-à-dire que le transport ouvert est la règle et l'apposition du scellé l'exception.

Les indications suivantes dans les documents d'accompagnement permettent généralement une identification sûre:

- Emballage (marques, numéros, genre et nombre)
- Désignation commerciale usuelle des marchandises

- Masse brute (poids)

Les marchandises faisant l'objet de droits très élevés (cigarettes, alcools, etc.) sont celles qui présentent les risques les plus importants en matière de transit. En fait, si elles sont détournées dans le cadre d'un régime de transit et introduites sur le marché sans avoir été dédouanées pour mise à la consommation, elles peuvent s'avérer extrêmement rentables, d'où l'intérêt qu'elles présentent. Outre celles faisant l'objet de droits élevés, les marchandises à haut risque comprennent également les marchandises faisant l'objet de prohibitions ou de restrictions liées à des licences ou des permis. C'est le cas des produits agricoles ou d'autres produits sensibles pour plusieurs administrations. Il convient de souligner que les marchandises qui présentent un risque pour certaines administrations n'en présentent pas nécessairement pour d'autres.

3-2- Solutions alternatives au scellement

Si un envoi doit en principe être acheminé sous scellement douanier et que l'unité de transport ne peut pas être scellée de manière efficace, l'identification est assurée et les manipulations non autorisées rendues aisément décelables par :

- la vérification complète des marchandises avec mention du résultat de la vérification sur le document de transit;
- l'apposition de scellements douaniers sur chaque colis;
- la description exacte des marchandises en se référant à des échantillons, plans, dessins, photographies ou tout autre moyen similaire, qui sont joints au document de transit;
- la fixation d'un itinéraire et de délais stricts; ou
- le transport sous escorte douanière.

La décision de dispenser l'unité de transport du scellement est toutefois du ressort exclusif de la douane.

3-3- Délai de transit

En principe, de nombreuses administrations fixent des délais d'ordre général calculés très largement pour que l'opération de transit puisse se dérouler dans de bonnes conditions. Ces délais d'ordre général sont d'application simple et permettent une certaine harmonisation.

Les délais d'ordre général concernent essentiellement les marchandises qui ne présentent pas de risque particulier. Un délai plus spécifique peut être fixé si la douane estime que les risques sont plus élevés.

Lorsque la douane fixe un délai pour le transit douanier, elle doit tenir compte de tout règlement particulier que les transporteurs doivent respecter, notamment les règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire pour les conducteurs de véhicules routiers.

3-4- Mesures particulières

La douane impose les mesures suivantes uniquement dans les cas où elle les juge indispensables :

- obligation de transporter les marchandises suivant un itinéraire déterminé; ou
- obligation d'acheminer les marchandises sous escorte de douane.

4- Conditions minimales auxquelles doivent répondre les scellements douaniers

4-1- Les scellements douaniers doivent répondre aux conditions minimales suivantes :

- être solides et durables;
- pouvoir être apposés rapidement et aisément;
- être d'un contrôle et d'une identification faciles;
- être tels qu'il soit impossible de les enlever ou de les défaire sans les briser ou d'effectuer des manipulations irrégulières sans laisser de traces;

- être tels qu'il soit impossible d'utiliser le même scellement plus d'une fois, sauf dans le cas de scellements destinés à plusieurs usages (scellements électroniques, par exemple);
- être consultés de telle manière que la copie ou la contrefaçon en soit rendue aussi difficile que possible.

4.2. Spécifications matérielles du scellé

- la forme et les dimensions du scellé doivent être telles qu'on puisse facilement distinguer les marques d'identification;
- les œillets ménagés dans un scellé doivent avoir des dimensions correspondant à celles du lien utilisé et doivent être disposés de telle sorte que le lien soit maintenu fermement en place lorsque le scellé est fermé;
- la matière à utiliser doit être assez résistante pour éviter les ruptures accidentelles et une détérioration trop rapide (par agents atmosphériques ou chimiques, par exemple) ainsi que pour éviter qu'il soit possible d'effectuer des manipulations irrégulières sans laisser de traces;
- la matière à utiliser doit être choisie en fonction du système de scellement adopté.

5. Spécifications matérielles des liens

- les liens doivent être solides et durables pour offrir une résistance suffisante aux intempéries et à la corrosion;
- la longueur du lien utilisé doit être calculée de manière qu'il soit impossible d'ouvrir entièrement ou partiellement une fermeture scellée sans briser le scellé ou le lien, ou sans les détériorer de façon visible;
- la matière à utiliser doit être choisie en fonction du système de scellement adopté.

6. Marque d'identification :

Le scellement doit comporter des marques :

- Indiquant qu'il s'agit d'un scellement douanier par l'emploi du mot "douane", de préférence dans une des langues officielles du Conseil (le français ou l'anglais);

- indiquant le pays qui a apposé le scellement, de préférence au moyen des signes distinctifs utilisés pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles dans la circulation internationale;
- permettant de déterminer le bureau de douane par lequel ou sous l'autorité duquel le scellement a été apposé, par exemple, au moyen de lettres ou de chiffres conventionnels.

Les scelllements apposés par les expéditeurs agréés et autres personnes agréées aux fins du transit douanier en vue de garantir la sécurité douanière doivent offrir une sûreté matérielle comparable à celle des scelllements apposés par la douane et permettre d'identifier la personne qui les a apposés au moyen de numéros qui seront reportés sur le document de transit.

IV/ Formalités en cours de route

5-1- Changement de bureau de destination

Un changement de bureau de destination est accepté sans notification préalable sauf lorsque la douane a spécifié qu'un accord préalable était nécessaire.

La déclaration de marchandises doit indiquer un bureau de destination où se terminera le transit douanier.

L'indication d'un bureau de destination est utile, notamment pour orienter les recherches si la déclaration de marchandises n'est pas présentée comme il convient ou si ce bureau dispose de compétences particulières (bureau de douane dans l'enceinte d'une exposition, par exemple). Toutefois, conformément à la norme 19, un changement de bureau de destination est possible sans notification à la douane, à moins que cette dernière n'ait spécifié que son accord préalable serait nécessaire. En effet, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, telles que liaison routière ou ferroviaire surchargée ou coupée, aéroport fermé, port inaccessible, mais également pour des impératifs touchant au transport ou à la logistique que l'opérateur n'aura pas à justifier, voire simplement parce que le bureau de destination prévu est surchargé, il est possible de présenter la marchandise à un bureau de destination autre que celui qui est

indiqué dans la déclaration de marchandise. La douane peut également autoriser l'introduction des marchandises sous un autre régime douanier. Le nouveau bureau de destination doit informer le bureau de départ du changement de destination. Lorsqu'elle le jugera utile, la douane devrait spécifier sur la déclaration de marchandises que son accord préalable pour changer de bureau de destination est nécessaire. Ce pourrait notamment être le cas pour les marchandises à risque ou faisant l'objet d'un contrôle particulier en vertu de la norme 12.

5.2. Transfert d'une unité de transport à une autre en cours de route

Les marchandises peuvent être transférées d'un moyen de transport à un autre sans autorisation de la douane à condition que les scelllements douaniers éventuellement présents ne soient pas rompus ou m

5.3. Accidents et autres événements imprévisibles

La douane devrait exiger que la personne concernée signale rapidement les accidents ou autres événements imprévus affectant directement l'opération de transit douanier au bureau de douane ou aux autres autorités compétentes les plus proches.

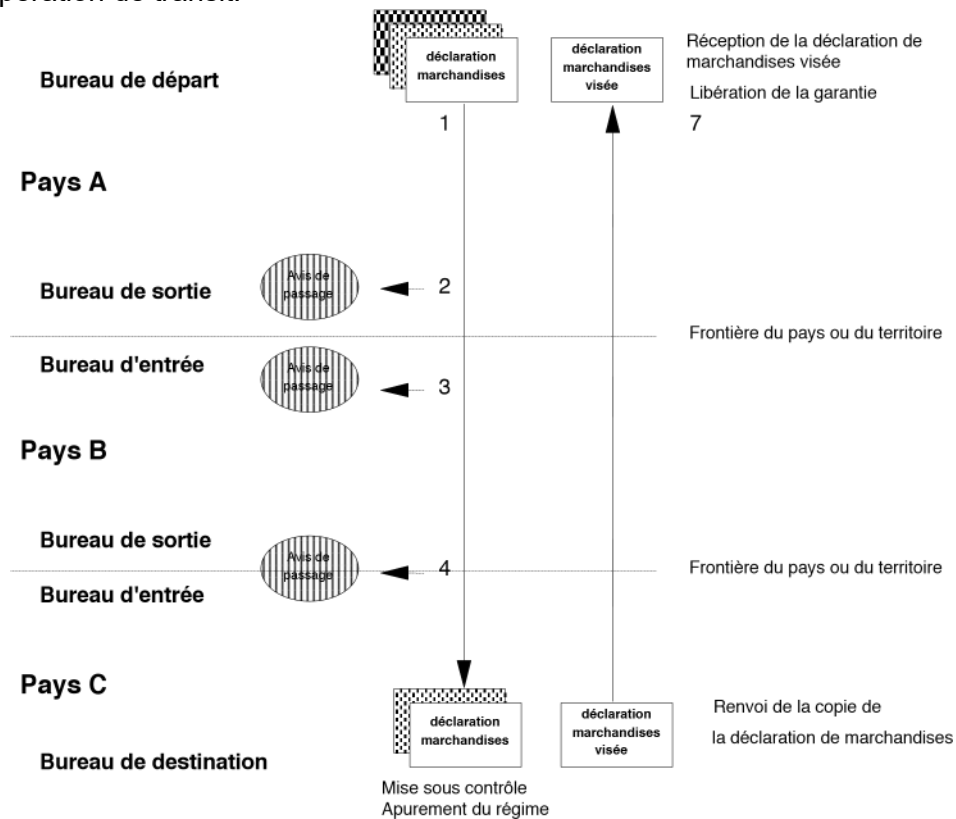
6. Apurement du transit douanier

6.1. Fin du transit douanier

Pour l'apurement d'une opération de transit douanier, la législation nationale ne prévoit aucune condition autre que la présentation des marchandises et de la déclaration de marchandises correspondantes au bureau de destination dans le délai éventuellement fixé à cet effet, les marchandises ne devant avoir subi aucune modification, ni avoir été utilisées, et les scelllements douaniers ou les marques d'identification devant être demeurés intacts.

Le transit est réputé apuré lorsque les marchandises sont placées sous le contrôle du bureau de douane de destination ou, le cas échéant, ont été livrées dans les locaux d'un destinataire agréé et que la déclaration de marchandises est apurée. D'autres formalités sont généralement accomplies ensuite, par exemple la notification de l'apurement au bureau

de douane de départ et la libération ou le remboursement de la garantie pour l'opération de transit.



Remarques :

- ✓ Le bureau de douane de départ veille à recevoir une déclaration de marchandises dûment visée et à cet effet, il conserve un exemplaire de la déclaration pour entamer en temps utile, si nécessaire, une procédure de recherche **(1)**;
- ✓ Un avis de passage est laissé à chaque bureau de douane de passage. **(2/3)**.
- ✓ Auprès de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, un seul avis de passage valable pour les deux pays concernés serait suffisant (accord entre le pays B et le pays C) **(4)**,

- ✓ L'avis de passage est simplement collecté; il peut prendre toute son utilité si des recherches s'avèrent nécessaires afin de déterminer dans quel territoire douanier la marchandise a été délivrée; la douane de ce territoire procédera au recouvrement des droits et taxes, au besoin, sur la base de la garantie. Au bureau de douane de destination (resp. au domicile du destinataire agréé), la marchandise est mise sous contrôle et la déclaration de marchandises est visée et renvoyée au bureau de douane de départ **(5/6)**

Le bureau de douane de départ vérifie que la déclaration de marchandises visée est en ordre et, le cas échéant, libère la garantie (7).

6.2. Non-respect d'un itinéraire prescrit ou inobservation d'un délai fixé

Le fait que l'itinéraire prescrit n'ait pas été suivi ou que le délai fixé n'ait pas été respecté ne devrait pas entraîner le recouvrement des droits et taxes éventuellement exigibles, dès lors que toutes les autres conditions ont été remplies à la satisfaction de la douane.

La douane prescrit un itinéraire déterminé seulement dans les cas où elle le juge absolument nécessaire. Dès lors, l'itinéraire fixé devrait être suivi. Toutefois, lorsque les marchandises sont présentées au bureau de douane de destination sans que l'itinéraire prescrit ait été observé et que le non-respect de cette prescription est dû à des circonstances justifiées à la satisfaction du bureau de destination, la douane devrait considérer que les conditions prescrites ont été observées. Il devrait en être de même si le délai prescrit par le bureau de départ ou celui de passage n'a pas été respecté en raison de circonstances analogues.

V. Avantages et Inconvénients du transit international

5.1. Avantages

- Fluidité des échanges commerciaux.
- Réduction des barrières administratives.
- Optimisation des chaînes logistiques globales.
- Stimulation du commerce dans les pays enclavés.

5.2. Inconvénients

- Complexité des réglementations : Les lois et exigences varient d'un pays à l'autre.
- Risque de fraude ou de contrebande : Nécessitant des contrôles rigoureux.
- Coûts liés à la gestion et aux garanties : Notamment pour les petites entreprises.

Le transit international est un pilier de la mondialisation et de la compétitivité économique. Une bonne compréhension des règles et des mécanismes est essentielle pour les entreprises engagées dans le commerce transfrontalier.

CHAPITRE 02 :

INCOTERMS ET LEUR IMPACT SUR LE TRANSIT

Les Incoterms (International Commercial Terms) sont des règles définies par la Chambre de commerce internationale (CCI) pour réguler les obligations des vendeurs et des acheteurs dans les contrats de vente internationale. Leur rôle est de clarifier les responsabilités liées aux coûts, aux risques et aux formalités de transport, ce qui influence directement le transit international des marchandises.

I- PRESENTATION DES INCOTERMS

1- Définition

Les Incoterms sont des termes normalisés qui déterminent :

- Qui supporte les coûts associés au transport, à l'assurance et aux droits de douane.
- À quel moment les risques (perte ou détérioration des marchandises) passent du vendeur à l'acheteur.
- Qui gère les formalités douanières pour l'exportation, l'importation et le transit.

Les derniers Incoterms, publiés en 2020, incluent 11 termes, répartis en deux catégories principales :

- Incoterms pour tout mode de transport : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP.
- Incoterms spécifiques au transport maritime ou fluvial : FAS, FOB, CFR, CIF.

2. Impact des Incoterms sur le transit international

2-1- Répartition des responsabilités dans le transit

Les Incoterms définissent clairement qui est responsable du transit à chaque étape :

- Fourniture et chargement des marchandises : Sous EXW (Ex Works), le vendeur ne s'occupe que de la mise à disposition des marchandises dans ses locaux. Le transit est alors entièrement à la charge de l'acheteur.
- Formalités douanières de transit : Sous FCA (Free Carrier) ou DAP (Delivered At Place), le vendeur peut être responsable des démarches nécessaires pour le transit.

2-2- Gestion des risques dans le transit

- Sous les termes comme CIF (Cost, Insurance, and Freight) ou CIP (Carriage and Insurance Paid To), le vendeur assume les risques jusqu'à une certaine étape du transit et doit souscrire une assurance pour protéger les marchandises.
- À l'inverse, dans des Incoterms comme FOB (Free On Board) ou EXW, l'acheteur supporte les risques dès un stade précoce, ce qui complique la gestion en cas d'incidents pendant le transit.

2-3- Formalités douanières

- Incoterms de base (EXW, FCA) : L'acheteur est responsable des formalités de transit et des droits de douane dans le pays de destination.
- Incoterms complets (DDP, Delivered Duty Paid) : Le vendeur prend en charge l'ensemble des formalités douanières, y compris celles liées au transit dans les pays intermédiaires.

2-4- Optimisation des coûts de transit

Les Incoterms influencent directement les coûts logistiques et douaniers. Par exemple :

- Avec CPT (Carriage Paid To), le vendeur inclut les coûts de transport principal dans le prix de vente, ce qui facilite la budgétisation pour l'acheteur.
- Sous EXW, l'acheteur doit organiser lui-même le transport, souvent à des coûts variables selon les pays de transit.

II- Exemple concret d'impact des Incoterms sur le transit

Cas 1 : EXW – Export depuis la France vers le Nigeria

- ✓ Le vendeur met les marchandises à disposition dans son entrepôt en France.
- ✓ L'acheteur est responsable de trouver un transporteur, d'organiser le transit dans l'UE, et de gérer toutes les formalités douanières dans les pays traversés.
- ✓ Impact : Le processus peut être complexe pour l'acheteur, surtout si plusieurs pays imposent des restrictions de transit.

Cas 2 : CIF – Transport maritime depuis la Chine vers l'Allemagne

- Le vendeur en Chine prend en charge le transport jusqu'au port allemand et assure les marchandises.
- L'acheteur s'occupe des formalités douanières en Allemagne.
- Impact : Cela simplifie le transit pour l'acheteur, qui n'intervient qu'à la dernière étape.

III- AVANTAGES DES INCOTERMS POUR LE TRANSIT INTERNATIONAL

- Clarté des responsabilités : Chaque partie sait exactement quelles obligations lui incombent.
- Réduction des litiges : Les Incoterms standardisent les pratiques commerciales, réduisant les malentendus.
- Facilitation des démarches douanières : Avec des termes comme DDP, le vendeur peut s'occuper entièrement des formalités.

IV- BARRIERES LIEES AUX INCOTERMS DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

- Mauvaise compréhension des termes : Certaines entreprises choisissent des Incoterms inadaptés à leurs capacités logistiques.
- Complexité des formalités : Les Incoterms comme EXW ou FCA obligent l'acheteur à gérer des procédures complexes dans les pays de transit.
- Risques mal évalués : Si les assurances ne sont pas correctement souscrites sous des termes comme CIF ou CIP, des pertes importantes peuvent survenir.

Conclusion

Les Incoterms sont un outil essentiel pour structurer les responsabilités liées au transit international. Ils offrent un cadre clair pour répartir les obligations entre le vendeur et l'acheteur, réduisant les risques et optimisant les processus logistiques. Toutefois, leur efficacité dépend de leur compréhension et de leur mise en œuvre appropriée. Un choix judicieux des Incoterms permet de simplifier le transit, de réduire les coûts, et de garantir un commerce international fluide.

CHAPITRE 03

REGLEMENTATIONS DOUANIERES ET LOGISTIQUE

Les réglementations douanières et la logistique internationale sont deux piliers essentiels pour assurer la fluidité du commerce transfrontalier. Les premières encadrent les échanges commerciaux entre pays, tandis que la logistique garantit le transport efficace des marchandises. Une coordination optimale entre ces deux domaines est cruciale pour éviter les retards, réduire les coûts, et garantir la conformité légale.

I- REGLEMENTATIONS DOUANIERES

1- Rôle des douanes dans le commerce international

Les douanes sont des autorités gouvernementales chargées :

- De contrôler les mouvements de marchandises entrant ou sortant d'un pays.
- De percevoir des droits et taxes, tels que les droits d'importation, la TVA, ou des accises spécifiques.
- De vérifier la conformité des produits avec les réglementations locales (normes sanitaires, environnementales, etc.).
- De prévenir les activités illégales, comme la contrebande ou le trafic de produits illicites.

2- Les principales réglementations douanières

1. Classification tarifaire

- Les marchandises sont classées selon le Système harmonisé (SH) pour déterminer les droits de douane applicables.

Exemple : Un produit classé sous le code **SH 8703.21** (voitures particulières) sera soumis à un taux spécifique.

2. Origine des marchandises

- L'origine d'un produit détermine les droits et avantages (ou restrictions) liés aux accords de libre-échange.
- Ex1 : Un produit fabriqué dans l'UEMOA peut bénéficier d'un traitement préférentiel lorsqu'il est exporté vers un pays partenaire.

3. Valeur en douane

La valeur déclarée des marchandises sert de base pour calculer les droits et taxes. Elle inclut généralement le prix de la marchandise, le coût du transport, et l'assurance.

4. Licences et autorisations spécifiques :

Certains produits (armes, médicaments, produits chimiques) nécessitent des licences spéciales pour être importés ou exportés : Licence d'Importation (LI) ou Fiche de Déclaration à l'Importation (FDI)

5. Contrôle sanitaire et phytosanitaire

Les produits alimentaires, agricoles ou biologiques doivent répondre à des normes strictes pour garantir leur sécurité.

II- LOGISTIQUE INTERNATIONALE ET SON INTERACTION AVEC LES DOUANES

1- Importance de la logistique internationale

La logistique englobe l'ensemble des processus liés à la gestion, au transport et à la livraison des marchandises. Son efficacité dépend directement de la conformité aux réglementations douanières.

2- Les étapes clés de la logistique internationale

2-1- Planification du transport

Choix du mode de transport (maritime, aérien, routier, ferroviaire) en fonction des coûts, délais, et exigences douanières.

2-2- Préparation des documents logistiques

Documents essentiels : facture commerciale, liste de colisage, certificat d'origine, connaissement (Bill of Lading).

2-3- Dédouanement des marchandises

- Processus permettant aux marchandises d'être légalement importées ou exportées.
- Il inclut la soumission des déclarations et le paiement des droits de douane.

2-4- Gestion des entrepôts

Stockage temporaire dans des entrepôts sous douane ou zones franches pour optimiser les coûts.

3- Relation entre logistique et douanes

- **Zones franches** : Des zones spéciales permettent de stocker ou transformer des marchandises sans payer de droits de douane jusqu'à leur entrée sur le marché local.
- **Transit douanier** : La logistique doit s'assurer que les marchandises transitent légalement entre les pays en suivant les réglementations (exemple : système TIR).
- **Technologies douanières et logistiques** : L'utilisation de systèmes électroniques (comme le guichet unique douanier) améliore l'efficacité et réduit les délais.

III- ENJEUX LIES AUX REGLEMENTATIONS DOUANIERES ET A LA LOGISTIQUE

1- Complexité et diversité des réglementations

- Les lois et exigences varient d'un pays à l'autre, rendant le processus difficile à standardiser.
- Exemple : L'UE utilise le Code des Douanes de l'Union (CDU), tandis que les États-Unis suivent le Customs Modernization Act, la Côte d'Ivoire utilise le code des douanes de CI.

2- Coûts élevés

Les droits de douane, les frais de transit et les retards dus à des procédures complexes augmentent les coûts pour les entreprises.

3- Retards logistiques

Les inspections, le manque de documents ou des erreurs dans les déclarations douanières peuvent provoquer des délais importants.

4- Risques de non-conformité

Une non-conformité aux réglementations peut entraîner des sanctions financières, des saisies de marchandises, ou une perte de réputation.

IV- BONNES PRATIQUES POUR UNE GESTION EFFICACE

1- Conformité proactive

- S'informer sur les exigences douanières des pays concernés avant toute transaction.
- Utiliser des outils comme le Système harmonisé pour classer les produits correctement.

2- Collaboration avec des experts

- Travailler avec des courtiers en douane ou des transitaires expérimentés.
- Externaliser les activités logistiques à des entreprises spécialisées, comme DHL, FedEx ou Maersk.

3- Digitalisation des processus

- Implémenter des systèmes de gestion douanière (Customs Management Systems) pour automatiser les déclarations et le suivi des expéditions.
- Utiliser des plateformes comme le guichet unique pour minimiser les interactions manuelles avec les administrations douanières.

4/ Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité

Pour garantir la sécurité des marchandises pendant les opérations de transit, les administrations douanières apposent généralement des scelllements douaniers et des systèmes de fermeture sur les marchandises et/ou sur l'unité de transport. Les douanes peuvent autoriser des mesures flexibles et visant à faciliter les échanges, comme l'acceptation de scelllements spéciaux posés par les opérateurs de transit. De nombreux Membres ont récemment mis en place des dispositifs de suivi/scelllements électroniques qui permettent de surveiller l'état et/ou l'emplacement des marchandises.

5/ Infrastructure frontalière

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Dans les installations des frontières terrestres fonctionnant sur le principe du « premier entré, premier sorti », les camions doivent se placer dans une file d'attente à la frontière. Il est raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de

transit distinctes, aux points frontaliers où de gros volumes de marchandises en transit sont présents.

6/ Formation continue

Former le personnel aux évolutions des réglementations douanières et aux pratiques logistiques internationales.

Conclusion

La gestion des réglementations douanières et de la logistique est essentielle pour garantir le succès des échanges internationaux. Une bonne connaissance des lois, une planification logistique efficace et l'utilisation des technologies modernes permettent aux entreprises de réduire les coûts et de gagner en compétitivité.

CHAPITRE 04

MODES DE TRANSPORT ET CHOIX LOGISTIQUES

Le choix du mode de transport et des solutions logistiques est crucial dans le commerce international. Il détermine la rapidité, le coût, et la fiabilité des livraisons tout en répondant aux exigences spécifiques des marchandises transportées. Chaque mode de transport présente des avantages et des contraintes qui influencent la logistique globale.

I- Les principaux modes de transport

Modes de Transport	Caractéristiques	Avantages	Inconvénients
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> Principal mode utilisé pour le commerce international (environ 80 % des échanges mondiaux). Idéal pour les marchandises volumineuses, lourdes ou non périssables (pétrole, minerais, conteneurs). 	<ul style="list-style-type: none"> Coût par tonne faible. Capacité à transporter de grandes quantités. 	<ul style="list-style-type: none"> Temps de transit long. Risques liés aux conditions météorologiques et aux congestions portuaires.
Transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> Utilisé pour des marchandises à forte valeur ajoutée, périssables ou urgentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Rapidité (livraisons en quelques heures ou jours). 	<ul style="list-style-type: none"> Coût élevé. Limitations en termes de poids et de volume.

	<ul style="list-style-type: none"> Exemples : électroniques, médicaments, produits frais. 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité élevée pour les marchandises. 	
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> Essentiel pour les échanges intrarégionaux ou comme complément dans une chaîne multimodale. Utilisé pour la livraison directe jusqu'au client final (dernier kilomètre). 	<ul style="list-style-type: none"> Flexibilité dans les itinéraires. Accès direct aux destinations. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensible aux embouteillages, aux restrictions douanières et aux réglementations locales. Moins adapté aux longues distances internationales.
Transport ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> Utilisé principalement pour les marchandises lourdes ou volumineuses sur de longues distances terrestres. En plein essor dans des corridors comme la Route de la Soie ferroviaire entre la Chine et l'Europe 	<ul style="list-style-type: none"> Coût compétitif par rapport à la route. Plus respectueux de l'environnement que le transport routier. 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité d'infrastructures spécialisées. Moins flexible que le transport routier.
Transport multimodal	<ul style="list-style-type: none"> Combine plusieurs modes de transport (ex. : maritime + routier). 	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation des coûts et des délais. 	<ul style="list-style-type: none"> Coordination logistique complexe. Risques de rupture de charge et de retard.

	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un contrat unique (connaissance multimodal). 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilité aux besoins complexes. 	
--	--	---	--

II- CRITERES POUR LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

1- Nature des marchandises

- **Produits périssables** : Le transport aérien est préférable.
- Marchandises volumineuses ou lourdes : Le transport maritime ou ferroviaire est plus adapté.
- Produits dangereux : Nécessitent des modes conformes aux réglementations internationales (IMDG pour le maritime, IATA pour l'aérien).

2- Coût et budget

- Le transport maritime est souvent privilégié pour les budgets limités.
- Le transport aérien, bien que coûteux, peut être justifié pour des marchandises à haute valeur ajoutée.

3- Délai de livraison

- Le transport aérien est recommandé pour les livraisons urgentes.
- Le transport maritime ou ferroviaire est idéal pour les délais flexibles.

4- Distance et accessibilité

- Pour les destinations enclavées, le transport routier ou multimodal (maritime + routier) est nécessaire.
- Le transport ferroviaire est une bonne option pour les liaisons continentales.

Conclusion

Le choix des modes de transport et des solutions logistiques est déterminant pour la réussite des opérations de commerce international. Il doit être basé sur une analyse des besoins spécifiques (coûts, délais, nature des marchandises) tout en prenant en compte les contraintes réglementaires et environnementales. Une bonne planification et l'intégration des technologies logistiques modernes sont essentielles pour assurer une chaîne d'approvisionnement performante.

CHAPITRE 05

RISQUES DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

Le transit international est un processus complexe, impliquant de nombreuses parties prenantes, des réglementations variées et des conditions imprévisibles. Il comporte plusieurs types de risques susceptibles d'impacter les délais, la sécurité et le coût des opérations. Une identification précise et une gestion proactive de ces risques sont essentielles pour assurer une chaîne logistique efficace.

I- LES DIFFERENTS TYPES DE RISQUES DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

1- Risques opérationnels

Ces risques concernent les perturbations qui surviennent lors des différentes étapes logistiques.

1-1- Retards logistiques

- Congestion dans les ports ou aux frontières.
- Pannes d'équipements (grues, navires, camions).
- Erreur ou perte de documents :
- Mauvaise déclaration douanière ou absence de documents clés comme le connaissance.
- Rupture de la chaîne de froid :
- Impact sur les produits périssables ou sensibles (médicaments, aliments).

1-2- Risques financiers

Ces risques sont liés aux fluctuations économiques ou à des coûts imprévus.

- **Droits de douane imprévus**

Changements dans les politiques tarifaires d'un pays.

- **Fluctuations des devises**

Impacts sur les coûts globaux du transit, notamment pour les paiements en devises étrangères.

- **Coûts supplémentaires**

Frais de stockage imprévus en entrepôt sous douane ou pénalités pour retard de livraison.

1-3- Risques géopolitiques

Les tensions ou instabilités dans certaines régions peuvent perturber les routes commerciales.

- **Conflits armés**

Fermeture des routes ou des ports.

- **Embargos commerciaux**

Restrictions sur certains produits ou partenaires commerciaux.

- **Grèves ou manifestations :**

Impacts sur les infrastructures logistiques (ports, douanes).

1-4- Risques climatiques et environnementaux

Les conditions météorologiques ou les catastrophes naturelles peuvent entraver le transport.

- **Tempêtes en mer :**

Retards ou pertes de cargaisons.

- **Inondations ou glissements de terrain :**

Routes et infrastructures terrestres impraticables.

- **Risques environnementaux**

Pollution ou fuites de produits dangereux lors du transport.

1-5- Risques de sécurité

Ces risques concernent la perte ou l'endommagement des marchandises.

- **Vols et piraterie**

Commun dans certaines régions comme le golfe de Guinée ou le détroit de Malacca.

Actes de vandalisme ou sabotage.

- **Dommages aux marchandises :**

Mauvaise manipulation, conditions de transport inadéquates ou accidents.

1-6- Risques juridiques et réglementaires

Ces risques sont liés à la non-conformité avec les lois internationales ou locales.

- **Non-respect des réglementations douanières :**

Saisies ou amendes pour produits non conformes.

- **Non-conformité aux normes sanitaires ou environnementales :**

Interdictions d'importation ou destruction des marchandises.

II- CONSEQUENCES DES RISQUES DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

- **Perte financière importante :** Liée à des marchandises endommagées ou des coûts supplémentaires imprévus.
- **Rupture de la chaîne d'approvisionnement :** Impact sur la disponibilité des produits et satisfaction des clients.
- **Litiges légaux :** Entre partenaires commerciaux en cas de non-respect des obligations contractuelles.
- **Perte de réputation :** Surtout pour les entreprises incapables de livrer dans les délais ou de protéger les marchandises.

III- GESTION PREVENTISE DES RISQUES DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

1- Identification et évaluation des risques

- Effectuer une analyse des risques avant chaque transit.
- Utiliser des outils comme les cartes des risques géopolitiques et climatiques pour planifier les itinéraires.

2- Solutions pour minimiser les risques

2-1- Assurance transport :

- Souscrire à des polices couvrant les pertes, les vols, et les dommages.
- Exemples : Incoterms CIF (Cost, Insurance, and Freight) ou CIP (Carriage and Insurance Paid To) obligent le vendeur à fournir une assurance.

2-2- Diversification des routes et des modes de transport

- Éviter de dépendre d'une seule route ou d'un seul fournisseur logistique.
- Exemple : En cas de conflits géopolitiques dans un pays, choisir un itinéraire alternatif.

2-3- Technologies de suivi

- Utiliser des systèmes GPS ou des capteurs IoT (**Internet of Things**) pour surveiller les marchandises en temps réel.
- Prévoir des interventions rapides en cas de problème (ex. : perte ou vol).

2-4- Gestion documentaire efficace :

- S'assurer que tous les documents requis (connaissance, certificat d'origine, facture commerciale) sont conformes et complets.
- Automatiser les déclarations douanières avec des systèmes électroniques comme le guichet unique douanier.

2-5- Partenariats stratégiques :

- Travailler avec des transitaires expérimentés ou des compagnies reconnues (ex. DHL, Maersk, FedEx).
- Ces partenaires peuvent gérer efficacement les formalités et réduire les risques liés au transit.

2-6- Formation et sensibilisation :

- Former le personnel aux réglementations douanières et aux meilleures pratiques logistiques.
- Intégrer des protocoles pour gérer les situations d'urgence (ex. : vols ou retards).

3- EXEMPLE DE GESTION DES RISQUES DANS LE TRANSIT INTERNATIONAL

Cas : Transport de marchandises électroniques de l'Asie vers l'Europe

• Risques identifiés :

- Vols fréquents dans certaines zones portuaires.
- Retards aux frontières de l'UE en raison de contrôles douaniers stricts.

- **Solutions mises en œuvre :**

- Utilisation de conteneurs scellés et suivis par GPS.
- Souscription d'une assurance couvrant les pertes et dommages.
- Préparation d'une documentation douanière complète avant l'expédition pour éviter les retards.

Conclusion

La gestion des risques dans le transit international est un défi complexe mais essentiel pour garantir des opérations logistiques efficaces. Une évaluation rigoureuse des risques, combinée à des solutions adaptées (assurance, technologies de suivi, diversification des routes), permet de réduire les pertes et de maintenir la fluidité des échanges commerciaux. Les entreprises doivent également suivre les innovations technologiques pour améliorer leurs capacités de prévention et de réponse face aux imprévus.

CHAPITRE 06

LE NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSIT INFORMATISÉ (NSTI)

Introduction

Ce chapitre présente tout d'abord les avantages que procure le NSTI et les obligations qui en découlent tant pour les opérateurs que pour les services douaniers. Il aborde ensuite le fonctionnement du système.

I. QUELS SONT LES AVANTAGES DU NSTI POUR LES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES?

Ce système procure de nombreux avantages aux opérateurs, notamment :

- une meilleure qualité de service ;
- une réduction de l'attente aux bureaux de douane, la déclaration ayant été envoyée à l'avance par voie électronique ;
- une plus grande flexibilité pour la présentation des déclarations ;
- un apurement plus rapide du régime de transit grâce à l'utilisation d'un message informatique ;
- une réduction des dépenses élevées liées au système de déclaration des marchandises basé sur la présentation de documents papier (procédures longues qui nécessitent beaucoup de temps et d'efforts) ;
- une plus grande transparence du régime de transit, qui sera profitable aux échanges ;
- plus d'attente inutile au bureau de destination pour savoir si les services douaniers veulent contrôler ou non l'envoi, la décision ayant été prise bien avant l'arrivée des marchandises.

Outre ces avantages généraux, le NSTI présente également un intérêt supplémentaire pour les expéditeurs agréés. En effet, ceux-ci n'ont plus à accomplir les formalités fastidieuses inhérentes à un système basé sur des

documents papier car tous les mouvements sont directement gérés par le système.

Quelle que soit la forme sous laquelle la déclaration est présentée, elle doit contenir toutes les données requises et respecter les spécifications du système, dans la mesure où celui-ci codifie et valide les données automatiquement. S'il détecte une incohérence, il la signale. L'opérateur en sera informé afin qu'il puisse apporter les corrections nécessaires avant que la déclaration ne soit définitivement acceptée.

Une fois les corrections saisies et la déclaration acceptée, le système attribue un numéro d'enregistrement unique à la déclaration, le numéro de référence du mouvement.

Ensuite, après d'éventuelles vérifications au bureau de départ lui-même ou dans les locaux de l'expéditeur agréé et une fois les garanties acceptées, les marchandises sont placées sous le régime du transit. Le système imprime le document d'accompagnement de transit et, s'il y a lieu, la liste d'articles, soit au bureau de départ, soit dans les locaux de l'expéditeur agréé. Ces documents doivent voyager avec les marchandises et être présentés à tous les bureaux de passage ainsi qu'au bureau de destination.

Lorsqu'il imprime ces documents, le bureau de départ envoie simultanément un avis anticipé d'arrivée au bureau de destination déclaré. Ce message contient principalement les informations tirées de la déclaration, ce qui permet au bureau de destination de vérifier les marchandises à leur arrivée. Le bureau de destination doit pouvoir disposer de toutes les informations possibles concernant l'opération de transit pour être en mesure de décider avec justesse et fiabilité des mesures qu'il convient de prendre à l'arrivée des marchandises.

Si les marchandises doivent transiter par un bureau de passage, le bureau de départ envoie également un avis anticipé de passage, de façon que le bureau concerné soit informé à l'avance de l'envoi et puisse en vérifier le passage.

II. BUREAU DE DESTINATION

À leur arrivée, les marchandises doivent être présentées au bureau de destination (indirectement, par l'intermédiaire du destinataire agréé, ou directement) en même temps que le document d'accompagnement et la liste d'articles, s'il y a lieu. Ayant déjà reçu l'avis anticipé d'arrivée, les services douaniers ont connaissance de tous les détails de l'opération et ils auront donc pu décider à l'avance des contrôles qui seront nécessaires.

Grâce à la saisie du numéro de référence du mouvement, le système fait automatiquement apparaître l'avis anticipé d'arrivée correspondant à l'opération, sur la base duquel une éventuelle action ou vérification sera décidée, et il envoie un message «avis d'arrivée» au bureau de départ.

Après avoir procédé aux contrôles adéquats, le bureau de destination informe le bureau de départ des résultats de ces contrôles à l'aide d'un message «résultats du contrôle» indiquant les irrégularités éventuellement constatées.

Ce message est obligatoire pour l'apurement de l'opération de transit et la libération des garanties constituées pour le mouvement.

1. Bureau de passage

Lorsque les marchandises arrivent à un bureau de passage, elles doivent être présentées aux services douaniers avec le document d'accompagnement de transit et, s'il y a lieu, la liste d'articles. L'avis anticipé de passage, déjà disponible dans le système, est automatiquement retrouvé, sur simple saisie du numéro de référence du mouvement, et le passage des marchandises peut donc être autorisé. Un avis de passage de frontière est envoyé au bureau de départ.

2. Changement de bureau de passage ou de destination

Si les marchandises transitent par un bureau de passage autre que celui déclaré, le message initialement envoyé au bureau de passage déclaré

n'est d'aucune utilité. Dans ce cas, le bureau de passage réel envoie un message au bureau de départ pour lui demander l'avis anticipé de passage afin d'avoir accès aux informations concernant l'envoi. Après avoir vérifié la régularité du mouvement, il lui renvoie l'avis de passage de frontière.

De la même manière, les marchandises peuvent être présentées à un bureau de destination autre que celui déclaré. Dans ce cas, le bureau de destination réel demande au bureau de départ de lui envoyer l'avis anticipé d'arrivée de manière à disposer des informations nécessaires concernant l'envoi.

En cas de changement de bureau de passage ou de destination, les messages envoyés aux bureaux déclarés sont inutiles et restent en suspens. C'est pourquoi le système envoie automatiquement un message aux bureaux déclarés pour leur indiquer où et quand les marchandises ont été présentées, afin qu'ils puissent valider et supprimer ces messages.

III. PROCÉDURES SIMPLIFIÉES: EXPÉDITEUR AGRÉÉ ET DESTINATAIRE AGRÉÉ

Le recours à ces deux procédures simplifiées représente l'utilisation optimale des ressources disponibles dans le cadre du NSTI. La possibilité d'effectuer toutes les procédures depuis ses propres locaux et d'échanger des informations avec les services douaniers par voie électronique est clairement le moyen de procéder le plus rapide, le plus pratique, le plus sûr et le plus économique.

Naturellement, outre qu'il doit satisfaire aux critères classiques exigés pour devenir expéditeur agréé ou destinataire agréé, l'opérateur devra posséder un système informatique adéquat pour les échanges d'informations avec son bureau de douane de rattachement. Bien évidemment, cela ne peut fonctionner que si ce bureau est raccordé au NSTI.

Une fois ces critères remplis, le NSTI autorise les expéditeurs agréés à :

- établir la déclaration de transit grâce à leur propre système informatique ;
- envoyer le message de déclaration correspondant par voie électronique au bureau de départ sans que les marchandises doivent y être physiquement présentées ;
- envoyer et recevoir par voie électronique les messages ultérieurs, notamment les demandes de correction de la déclaration, la notification de son acceptation et la notification du placement des marchandises sous le régime du transit.

En ce qui concerne les destinataires agréés, le NSTI les autorise à :

- recevoir les marchandises et le document d'accompagnement directement dans leurs locaux;
- envoyer le message «notification d'arrivée» au bureau de destination compétent par voie électronique;
- recevoir et envoyer aux services douaniers, par voie électronique, les messages ultérieurs concernant la permission de décharger les marchandises et la notification des résultats du déchargement.

Ces avantages font vraiment du NSTI le système de transit de l'avenir.