



12/06/2023

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL

BOLO BI
ARSTM

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : TRANSIT INTERNATIONAL

1- Introduction générale	2
2- Cadres internationaux	3
3- Enjeux du transit.....	10
4- Partage d'informations efficace.....	16
5- Gestion des risques à l'international.....	19
6- Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité.....	21
7- Infrastructure frontalière.....	25
8- Gestion coordonnée des frontières.....	26
9- Mesure des performances.....	28
10- Transit en côte d'ivoire.....	30
11- Cas pratique API et APE.....	37

CHP 2 : LA DOUANE EN COTE D'IVOIRE..... 51

1- Définition.....	51
2- Missions.....	51
3- Organisation générale.....	53
4- Formalité préalable au dédouanement.....	54

CHP 3 : LE DEDOUANEMENT.....55

1- La déclaration en détail.....	55
2- Les documents exigibles pour la déclaration en douane.....	56
3- La procédure de dédouanement	57

CHP 4 : LES REGIMES DOUANIERS.....59

1- Définition.....	60
2- Typologie.....	60
2-1 les régimes douaniers généraux.....	62
2-2 les régimes douaniers particuliers.....	63

CHP 5: LIQUIDATION DES DROITS ET TAXES..... 64

1- Définition.....	65
2- Composition.....	66
3- Détermination des droits et taxes.....	66

CHAPITRE 1 : TRANSIT INTERNATIONAL

1- Introduction

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. 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 scellements 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. Le transit a été mis en avant comme l'un des éléments clés du Dossier sur la compétitivité économique (DCE) puisque des procédures de transit efficaces contribuent grandement à améliorer la compétitivité économique. À cet égard, le plan d'action du DCE, qui a été adopté par la Commission de politique générale en décembre 2012, mentionnait que les pratiques novatrices des Membres dans ce domaine seraient recueillies d'ici la fin 2013. Le plan d'action envisage également que l'OMD développe un nouvel outil ou instrument pour le DCE d'ici la fin 2014, à partir de la collecte des pratiques novatrices. Le plan d'action du DCE mentionne la création possible de nouveaux instruments et outils, reposant sur le recueil des pratiques optimales et l'exécution d'une analyse des écarts d'ici la fin 2014. À ce jour, 17 Membres (l'Angola, l'Argentine, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Croatie, la Géorgie, Hong Kong Chine, la Hongrie, la Jordanie, le Kenya, la Lituanie, la Pologne, le Sénégal, la Serbie, la Suisse, le Royaume-Uni et les États-Unis) ont soumis au secrétariat de l'OMD les informations concernant leurs pratiques de transit. De plus, l'OMD a organisé des ateliers régionaux sur le DCE dans toutes les régions de l'OMD où le transit est considéré comme un domaine de haute priorité. Il est apparu que le partage des pratiques novatrices entre Membres pourrait constituer une démarche appropriée.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Compte tenu des observations des Membres et des outils existants de l'OMD, l'une des meilleures options possibles serait de développer un nouveau manuel sur le transit introduisant les principes de base des opérations de transit et couvrant les enjeux communs, ainsi que les pratiques et expériences réelles des Membres. Lors de la session du Comité technique permanent (CTP) de l'OMD de novembre 2013, les Membres sont convenus que le développement du Manuel sur le transit serait un moyen approprié de présenter les pratiques novatrices des Membres et que les exemples donnés pourraient permettre de remédier aux difficultés rencontrées par les autres Membres.

2- Cadres internationaux

2-1 Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC

Lors de la neuvième Conférence ministérielle qui a eu lieu à Bali (Indonésie) du 3 au 7 décembre 2013, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a adopté l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE). Ce dernier constitue un jalon pour l'OMC et pour le commerce mondial. La conclusion de l'AFE a notamment une incidence considérable sur les procédures de transit efficaces et peut être avantageuse pour les pays en développement sans littoral (PDSL). 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 ». L'article V stipule les principes essentiels de la liberté de transit, comme (1) l'absence de distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport ; (2) la prohibition de délais ou restrictions inutiles ; (3) l'exonération des droits de douane, des droits de transit et de toute autre charge relative au transit ; (4) un niveau de charges raisonnable et (5) le traitement de la nation la plus favorisée concernant les charges, les réglementations et les formalités.

L'article 11 de l'AFE (concernant la liberté de transit) renforce les principes de liberté de transit et introduit des mesures comprenant la prohibition des restrictions volontaires (paragraphe 3), la séparation physique des infrastructures (paragraphe 5), des exigences et des formalités minimales

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

en matière de documentation (paragraphe 6) et l'archivage préalable à l'arrivée (paragraphe 9). L'article 11 formule également plusieurs exigences concernant les garanties. De plus, les Membres de l'OMC sont encouragés à coopérer et à coordonner leurs activités en vue de la liberté de transit (paragraphe 16). Chaque Membre de l'OMC est encouragé à nommer un coordinateur de transit national auquel toutes les demandes et propositions peuvent être adressées (paragraphe 17). Les nouvelles mesures de transit introduites par cet article sont directement liées aux problèmes et enjeux que les PDSL rencontrent aujourd'hui. La mise en œuvre de ces mesures peut améliorer les opérations de transit et générer des avantages économiques considérables pour les PDSL.

Il convient également de relever que d'autres articles de l'AFE couvrent également des aspects importants relatifs aux opérations de transit. L'article 9 (Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous le contrôle de la douane) oblige les Membres de l'OMC à autoriser le transfert des marchandises destinées à l'importation au bureau de douane où elles feront l'objet d'une mainlevée ou d'un dédouanement. Cette exigence fait partie du transit national. De plus, l'article 1 (Publication et disponibilité des informations) requiert que la transparence des procédures de transit soit renforcée par l'utilisation d'Internet. L'article 10 (Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit) stipule que les exigences en termes de formalités et de documentation du transit doivent être réduites.

2.2 Convention de Kyoto révisée

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. Le chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR porte notamment sur le transit douanier. Ce chapitre prévoit un système de transit qui vise à faciliter au maximum le mouvement des marchandises sous le contrôle de la douane au niveau du transport international, tout en fournissant aux pays de transit les garanties requises en matière de douane et de sécurité. Il expose les mesures visant à faciliter les échanges comme le transport ouvert accompagné d'informations fournies en temps utile (plutôt que d'exiger le scellement de l'unité de transport) et

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

des procédures simplifiées accordées aux expéditeurs et aux destinataires autorisés. Les éléments essentiels nécessaires à tout système de transit sont également mis en évidence dans ce chapitre. Il intègre, par exemple, des normes pratiques concernant les personnes responsables, les expéditeurs et les destinataires autorisés, les formalités requises au bureau de départ, les scellements douaniers et le délai de transit. L'AFE et la CKR encouragent le développement d'autres dispositifs de coopération pour faciliter les opérations de transit. Par conséquent, le paragraphe 16 de l'article 11 de l'AFE exige des Membres de l'OMC qu'ils coopèrent et coordonnent leurs activités. La coopération peut comprendre une entente sur les charges, les formalités et les exigences légales, ainsi que le fonctionnement pratique des régimes de transit. Ces dispositifs permettent d'harmoniser les procédures de transit douanier, les échanges d'informations et les systèmes informatiques de transit communs. La CKR recommande que les Parties contractantes examinent attentivement la possibilité d'adhérer aux accords internationaux concernant le transit douanier.

2.3 Autres accords internationaux

- **Convention TIR**

La Convention TIR (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.

En octobre 2014, elle compte 68 parties contractantes, dont l'Union européenne. Elle couvre la totalité de l'Europe et s'étend jusqu'à l'Afrique du Nord, ainsi qu'au Proche et au Moyen Orient. Plus de 35 000 opérateurs sont autorisés à utiliser le système TIR et près de 3 millions de transports TIR sont réalisés chaque année.

- **Convention d'Istanbul et Convention ATA**

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

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.

- **Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 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.

Outre les dispositions et principes de base en matière d'alignement et d'amélioration des procédures et infrastructures des postes frontaliers, la convention contient deux annexes traitant spécifiquement du transport routier et du fret ferroviaire international et fournissant aux gouvernements des recommandations de facilitation concrètes et conformes à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC. La convention compte actuellement 55 parties contractantes, principalement en Europe, mais également en Afrique, en Asie et au Proche et au Moyen-Orient.

2.4 Accords/dispositifs à l'échelon régional

Les dispositifs opérationnels des régimes de transit doivent être développés au niveau régional ou bilatéral, en tenant compte des parcours empruntés par les marchandises en transit. Par conséquent, outre les principes généraux définis par les accords multilatéraux comme l'AFE et la CKR, la coordination régionale/bilatérale et les dispositifs de coopération sont essentiels pour garantir

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

l'efficacité des systèmes de transit. A cet égard, le paragraphe 16 de l'article 11 de l'AFE exige des Membres de l'OMC qu'ils coopèrent et coordonnent leurs activités. La coopération peut comprendre une entente sur les charges, les formalités et les exigences légales, ainsi que sur le fonctionnement pratique des régimes de transit. Ces dispositifs permettent d'harmoniser les procédures de transit douanier, les échanges d'informations et les systèmes informatiques de transit communs. Il existe de nombreux accords et dispositifs régionaux et bilatéraux qui couvrent les procédures internationales de transit. Par exemple, la plupart des initiatives régionales de coopération intergouvernementale en Afrique, comme la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), ont conduit au développement de dispositifs de transit internationaux. Le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC) développe six corridors de transport différents. En 1987, les pays de la Communauté européenne et de l'AELE ont signé les Conventions relatives à un régime de transit commun et la Convention sur la simplification des échanges de marchandises (DAU), fournissant ainsi la base juridique pour l'application de la procédure internationale de transit commun dans la région. Les conventions sont ouvertes à d'autres pays (notamment les pays voisins), s'ils remplissent les critères définis. (Par exemple, en 2012, la Croatie et la Turquie ont rejoint les deux conventions et il est prévu que la Serbie et l'ex-République yougoslave de Macédoine y adhèrent en 2015). Les accords ou dispositifs bilatéraux couvrant les questions de transit ont proliféré récemment et suscitent une attention croissante de la part des milieux politiques et du grand public. La Banque mondiale a répertorié les principaux instruments juridiques régionaux présentant un intérêt pour la facilitation du commerce et du transport. Conformément à la liste créée par la Banque mondiale, les principaux cadres régionaux de transit sont les suivants :

Asie de l'Est et Pacifique

- Accord de l'ANASE sur le commerce de marchandises
- Accord global de l'ANASE sur l'investissement
- Accord-cadre sur la facilitation des marchandises en transit de l'ANASE
- Accord sur le transport transfrontalier dans la sous-région du Bassin du Mékong (2005)

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Entente ministérielle sur la coopération de l'ANASE en matière de transport
- Accord sur la reconnaissance des certificats de vérification des véhicules commerciaux relatifs aux véhicules utilitaires et aux véhicules de service public
- Entente ministérielle de l'ANASE sur le développement du projet de réseau routier
- Accords commerciaux préférentiels de l'ANASE (1977)
- Accord sur le régime de tarif préférentiel effectif commun de la zone de libre-échange de l'ANASE (1992)
- Accord de l'ANASE sur les douanes (1997)
- Accord-cadre de l'ANASE sur les accords de reconnaissance mutuelle (1998)
- Accord-cadre de l'e-ANASE (2000)
- Protocole régissant la mise en œuvre de la nomenclature tarifaire harmonisée de l'ANASE (2003)
- Accord-cadre de l'ANASE pour l'intégration des secteurs prioritaires (2004)
- Accord d'établissement et de mise en place du guichet unique de l'ANASE (2005)

Europe et Asie centrale

- Convention sur la procédure de transit commun de 1987
- Convention sur la simplification du commerce de marchandises (DAU), 1989
- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (1975)
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985)
- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du corridor Europe–Caucase–Asie

Amérique latine et Caraïbes

- Accord de Carthagène (1969)
- Système d'intégration économique centraméricain (SIECA)
- Amérique centrale : Accord de contrôle aux quatre frontières
- Corridor pacifique du projet d'intégration et de développement mésoaméricain
- Marché commun du Sud (MERCOSUR) (1995)
- Accord international sur le transport en surface entre l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay (ATIT) (1990)

Proche et Moyen-Orient et Afrique du Nord

- Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA)
- Conseil de coopération du Golfe (CCG)
- Convention de coopération pour le transport routier et de transit entre les États membres de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)
- Accord de coopération pour le transport maritime entre les États membres de la Communauté des États sahélo-sahariens

Asie du Sud

- Accord commercial préférentiel de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) (SAPTA) (1993)
- Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle (BIMSTEC)
- Zone de libre-échange d'Asie du Sud (SAFTA) (2004)

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Accord commercial entre le Bangladesh et l'Inde
- Accords entre l'Inde et le Népal
- Accord commercial entre le Bhoutan et l'Inde

Afrique subsaharienne

- Convention interétatique sur le transport routier de marchandises générales
- Cadre de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) pour les opérations de transport multimodal
- Réglementation interétatique sur le permis des transporteurs routiers
- Accord d'agence sur la facilitation du transport de transit dans le Corridor central
- Programme tripartite régional entre le COMESA, la CAE et la SADC
- Recommandation n° 02/2002/CM/UEMOA relative à la simplification et à l'harmonisation des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)

3- Enjeux du transit

3.1 Avantages des opérations de transit efficaces

De nombreuses preuves factuelles montrent que l'essor du commerce contribue à la croissance économique et au développement durable des pays. Les efforts de limitation des barrières commerciales peuvent contribuer à la croissance économique des pays. Une opération de transit douanier comprend potentiellement de nombreuses barrières commerciales, car elle implique généralement un grand nombre de parties prenantes comme les services gouvernementaux, les transporteurs et les banques ou les institutions financières. Les carences d'un système de transit peuvent ralentir le commerce international de manière considérable et freiner ainsi le développement économique d'un pays.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Il faut également relever qu'un système de transit efficace peut promouvoir l'intégration économique régionale par le biais du commerce intra régional entre pays voisins et non voisins. L'intégration régionale est une stratégie essentielle qui permet aux pays de développer leurs marchés, d'élargir l'espace économique de la région et de sécuriser les avantages des économies d'échelle en matière de production et de commerce. Elle accroît également la concurrence sur le marché mondial et améliore l'accès aux technologies et placements étrangers.

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit² :

- La facilitation du transit améliore la compétitivité régionale à travers le développement économique de chaque pays de la région ;
- La facilitation du transit améliore le commerce intra régional ;
- La facilitation du transit améliore le réseau de production régional, conduisant à une meilleure intégration économique ;
- La facilitation du transit encourage l'adoption d'un cadre légal international ;
- La facilitation du transit peut constituer un tremplin vers l'harmonisation des autres mesures de facilitation du commerce.

En outre, il convient de porter une attention particulière au fait que des opérations de transit efficaces peuvent également contribuer au recouvrement de recettes. Il existe un risque que les marchandises en transit ne soient pas présentées à la douane, ce qui entraîne une perte de recettes et une perturbation des échanges. Plus précisément, un déroutage et une consommation domestique ultérieure des marchandises en transit peuvent survenir lorsque le contrôle du transit est disproportionné. A cet égard, des opérations de transit efficaces accompagnées d'une gestion des risques et d'autres mesures de garantie peuvent assurer un recouvrement juste des recettes à la douane.

3.2 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

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

sont des pays en développement qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Il existe 31 PDSL (voir Tableau 1). 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. Le manque de capacité en matière de livraison rapide des marchandises a considérablement affaibli la compétitivité économique des PDSL. Les opérations de transit inefficaces réduisent les opportunités de pénétration des marchés pour les marchandises sensibles au retard, comme les produits et marchandises périssables provenant de chaînes logistiques mondiales. En effet, 16 des 31 PDSL sont classés dans la catégorie des pays les moins avancés. Conformément à une étude du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLLS), les dépenses en matière d'exportation et d'importation en provenance et à destination des PDSL représentent en moyenne plus du double des dépenses d'exportation et d'importation en provenance et à destination des pays en développement de transit.³ Ces dépenses élevées ont un impact défavorable considérable sur leur développement économique. L'étude de l'UN-OHRLLS indique également que le niveau de développement d'un PDSL moyen est inférieur de 20 % à celui d'un pays côtier moyen. L'encadré 3 ci-après présente une liste complète des effets de réduction du commerce pour les PDSL.

3.3 Programme d'action d'Almaty

En août 2003, les Nations Unies ont organisé une conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs, ainsi que des institutions internationales de développement et de financement sur la coopération en matière de transport de transit, à Almaty (Kazakhstan). La conférence a permis d'adopter le Programme d'action d'Almaty et la Déclaration d'Almaty, qui reflètent le ferme engagement de la communauté internationale à résoudre les problèmes et à satisfaire les besoins spécifiques des PDSL. La Déclaration d'Almaty stipule le rôle

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

important que la simplification, la rationalisation et la standardisation des procédures et de la documentation de transit, ainsi que l'application des technologies de l'information ont joué dans l'amélioration des systèmes de transit. Elle invite également l'OMD et d'autres organisations appropriées à continuer d'assister les pays de transit en développement et sans littoral dans ce domaine. Le texte complet du Programme d'action d'Almaty et de la Déclaration d'Almaty est disponible à l'adresse suivante : <http://unohrlls.org/about-llcds/programme-of-action/>.

3.4 Complexité des procédures de transit

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.¹⁵ Pour transporter les marchandises des PDSL vers les pays de destination, les marchandises doivent suivre diverses procédures et satisfaire plusieurs exigences. La figure 1 illustre les procédures de transit types, les actions à exécuter et les exigences à satisfaire aux bureaux de douane. En principe, au moins quatre bureaux de douane sont impliqués dans une opération de transit à partir d'un PDSL. Il s'agit du bureau de départ (situé dans le PDSL), du bureau d'entrée dans le pays de transit, du bureau de sortie du pays de transit et du bureau de douane dans le pays de destination.

Outre les exigences stipulées, les opérations de transit international peuvent inclure (1) un délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de destination, (2) la désignation des routes empruntées pour le transport dans le pays de transit et (3) l'autorisation de changer le bureau de destination pendant l'opération de transit.

En théorie, les divers bureaux de douane situés sur un itinéraire de transit peuvent demander aux opérateurs de transit de déposer les déclarations de marchandises et/ou de soumettre les documents de transport appropriés. Ils peuvent inspecter la documentation ou procéder à des examens physiques,

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

ainsi que demander des garanties (ou imposer des droits de douanes, des taxes et des charges). De par sa nature, une opération de transit international a tendance à être très compliquée et, du fait de sa complexité, elle peut être vulnérable à l'inefficacité bureaucratique.

L'encadré 5 indique clairement les nombreux risques de duplications potentielles au sein d'une seule opération de transit international. Un exploitant impliqué dans une opération de transit doit présenter les déclarations en douane ou soumettre les documents de transport à différents bureaux de douane pour les mêmes marchandises. Il existe un risque que les administrations des douanes réalisent plusieurs fois des inspections matérielles pendant l'opération de transit. Cependant, cela signifie qu'il existe aussi une importante marge d'amélioration des procédures de transit grâce à l'harmonisation et à la coordination des diverses procédures impliquées dans une opération de transit.

3.5 Approches pour un système de transit efficace

Le fonctionnement des procédures de transit varie d'un pays à l'autre. Il existe bon nombre d'exemples excellents de systèmes de transit efficaces et fonctionnels dans le monde entier. Le présent Manuel sur le transit permet de distinguer les principales approches possibles et les mesures visant à faciliter les échanges comme suit.

(1) Partage d'informations efficace

Le partage d'informations entre bureaux de douane est essentiel pour garantir l'efficacité des systèmes de transit. Si le bureau de douane, où la déclaration de transit est présentée, partage des informations sur les marchandises en transit avec d'autres bureaux de douane sur l'itinéraire de transit, il est possible d'éviter de présenter une autre déclaration et de soumettre à nouveau des documents de transport. Le partage d'informations améliore également la gestion des risques aux frontières et facilite la libre circulation des marchandises en transit à faible risque.

(2) Système de garantie

Un système de garantie veille à ce que les droits et taxes de douane sujets à risque pendant une opération de transit soient couverts en permanence jusqu'à ce que les marchandises soient présentées à la douane du bureau de destination. Si la garantie est un élément essentiel d'une opération de transit, le processus tend à se compliquer du fait de l'implication d'autres parties prenantes comme les banques, les compagnies d'assurance et les associations privées. Un

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

système de garantie qui fonctionne correctement accélère les opérations de transit et réduit les problèmes de recette des pays de transit.

(3) Simplification des formalités de douane

Les systèmes de transit douanier imposaient traditionnellement des exigences contraignantes aux opérateurs de transit et aux administrations douanières en termes de production de la documentation, et des marchandises, à tous les échelons de l'opération de transit. Les administrations douanières modernes ont introduit des formalités de douane simplifiées et acceptent désormais des copies électroniques des documents de transport. La simplification des exigences en matière de documents a considérablement réduit la charge de l'opérateur de transit.

(4) Gestion des risques

L'application de la gestion des risques dans un scénario de transit se traduira par la soumission des marchandises à haut risque au niveau de contrôle approprié tandis que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines de ces exigences. L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent permettre aux opérateurs de bénéficier de facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et de gestion des garanties. En outre, les informations préalables à l'arrivée qui permettent aux administrations douanières d'évaluer le niveau de risque des marchandises avant leur arrivée pourraient renforcer la gestion des risques des douanes et contribuer à fluidifier le dédouanement des cargaisons en transit à faible risque.

(5) 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 17 Membres ont récemment mis en place des dispositifs de suivi/scelllements électroniques qui permettent de surveiller l'état et/ou l'emplacement des marchandises.

(6) 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.

(7) Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par d'autres services publics que la douane. Sans coopération ni coordination entre les pouvoirs publics appropriés, les marchandises en transit sont bloquées à la frontière. L'une des pratiques optimales en matière de gestion coordonnée du transit consiste à établir un poste-frontière intégré.

(8) Mesure des performances

La mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit. Il existe plusieurs outils et rapports internationaux d'évaluation des performances des opérations de transit qui peuvent fournir des indications précieuses sur la façon d'améliorer le système de transit. En particulier, le Guide de l'OMD permettant de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée peut aider les Membres à identifier les principaux problèmes de leurs systèmes de transit

4- Partage d'informations efficace

4.1 Avantage de l'échange d'informations

Le partage d'informations entre bureaux de douane lors d'une opération de transit est essentiel pour garantir l'efficacité des procédures de transit. Si le bureau de douane où la déclaration de transit est présentée partage des informations sur les marchandises en transit avec les autres bureaux de douane concernés, il est possible d'éviter de présenter une autre déclaration et de soumettre à nouveau des documents de transport. Le partage d'informations efficace est pratique pour les administrations douanières, car il leur permet d'évaluer le risque que présentent les marchandises en transit avant leur

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

arrivée et il facilite la vérification du contenu des cargaisons en transit par rapport aux informations de la déclaration. Il peut réduire les charges administratives résultant de la gestion des risques et permettre aux douanes de consacrer leurs ressources à des marchandises présentant un risque plus élevé. Bien sûr, le partage d'informations présente un avantage non seulement pour les administrations douanières, mais également pour les opérateurs de transit qui doivent fournir une déclaration en douane et soumettre les documents de transport aux douanes. Le partage d'informations efficace réduit le coût, pour les opérateurs de transit, inhérent au respect des exigences documentaires des services de réglementation, et évite les examens matériels inutiles aux frontières. Il peut contribuer à un transport prévisible et fluide des marchandises en transit qui traversent les frontières. L'échange de données sur les opérations de transit entre pays voisins doit reposer sur un cadre légal rigoureux et réaliste. Le cadre légal doit couvrir la protection des données, les restrictions d'utilisation des données et l'échange de données électroniques ; l'objectif étant de surveiller les opérations de transit et, en particulier, de vérifier que les marchandises ont été correctement déclarées pour le transit et que la procédure de transit a été exécutée correctement, au moyen d'une déclaration de mainlevée sur le lieu de destination finale. Considérant le volume potentiel de données à échanger, les Membres de l'OMD pourraient envisager d'étudier les avantages de l'échange d'informations automatique pour lequel une base légale claire est également requise.

4.2 Accord bilatéral ou PDA

L'Accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative en matière douanière (CMAA) constitue l'un des formats légaux les plus fréquemment utilisés pour l'échange d'informations. Pour l'ébauche de dispositions légales sur l'assistance et la coopération administratives en matière douanière, il est possible de se référer à l'accord bilatéral type de l'OMD sur le CMAA.

Le modèle est téléchargeable à l'adresse suivante : [http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and](http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/~/_media/DFAAF3B7943E4A53B12475C7CE54D8BD.ashx) tools/~/_media/DFAAF3B7943E4A53B12475C7CE54D8BD.ashx.

Outre l'accord bilatéral type de l'OMD sur le CMAA, une « boîte à outils juridique DRI » a été créée. Elle contient plusieurs dispositions spécifiques que les Membres peuvent intégrer aux instruments existants ou utiliser lors de la configuration de nouveaux instruments sur l'assistance administrative et la coopération en matière douanière. La boîte à outils juridique DRI contient plusieurs dispositions importantes. Dans le cadre de leur législation nationale, les Membres sont fortement encouragés à

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

tenir compte de toutes ces dispositions au cours de leurs négociations. Elles intègrent une loi d'habilitation nationale sur le commerce électronique, parfaitement adaptée pour inclure les douanes et autres autorités publiques impliquées dans le mouvement transfrontalier des marchandises. La boîte à outils juridique DRI est disponible à la page Web suivante :

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and>

[programmes/~media/WCO/Member/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Programmes/GNC/Report%20and%20Annexes/FG_AnnexL_E.ashx.](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and)

4.3 Outils de l'OMD dédiés à un échange d'informations efficace

(1) Modèle de données de l'OMD

L'utilisation de normes internationales comme le Modèle de données de l'OMD garantit la compatibilité des exigences des autorités publiques en matière de présentation de rapports et permet le partage et l'échange d'informations entre les autorités publiques concernées, y compris les douanes. Il en résulte une facilitation accrue du commerce. Tandis que les pouvoirs publics commencent à développer des ensembles de données pluri institutionnelles normalisés, des craintes peuvent apparaître concernant le nombre d'éléments d'information. Pour que le nombre d'exigences en matière de données reste aussi faible que possible, l'objectif est de n'inclure dans l'ensemble de données normalisé que les informations actuellement recueillies par les organismes afin d'obtenir une liste des exigences d'informations « requises ». L'autre avantage est la stabilité fournie par un ensemble normalisé d'exigences en matière de données. Le résultat de l'harmonisation des données doit déboucher sur un ensemble maximum d'exigences en matière de données d'exportation, de transport et d'importation des marchandises lors du franchissement des frontières. L'Annexe VI montre les modèles de processus opérationnel applicables au transit.

(2) Douanes en réseau international (DRI)

L'OMD a développé l'étude de faisabilité portant sur les DRI, qui reconnaît la possibilité grâce aux DRI d'une démarche systématique en matière d'échange d'informations entre les Membres, en s'appuyant sur des protocoles, des normes et des directives. Avec le concept des DRI, les Membres de l'OMD développent des blocs utilitaires (BU) qui représentent un élément spécifique du processus opérationnel douanier. L'explication, simple et complète, est à la portée de tous. Les BU décrivent les

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

objectifs stratégiques pour les décideurs politiques, des processus opérationnels pour les dirigeants, des problèmes juridiques pour les avocats, des démarches fonctionnelles pour les agents opérationnels et des caractéristiques techniques pour le personnel informatique. Les Membres de l'OMD peuvent choisir des BU adaptés à leurs propres intérêts. Afin de profiter pleinement des DRI, chaque bloc doit être mis en œuvre de la même manière par tous les partenaires. Cependant, chaque bloc reste flexible, au niveau de la liste des éléments d'information à échanger, par exemple. Plusieurs Membres de l'OMD ont déjà des projets de BU. Par exemple, l'Afrique du Sud et la Zambie ont proposé un BU pour l'échange bilatéral et multilatéral de données concernant l'exportation et le transit. Le contexte de ce BU repose sur les développements actuels au sein des zones douanières de la SACU, de la SADC et du COMESA. La Suisse et l'Union européenne développent un BU dont l'objectif est de permettre aux pays d'accéder à des informations avancées lors du transbordement/transit et/ou lors de l'importation/entrée, afin d'analyser les risques et de mettre en œuvre les mesures organisationnelles nécessaires en conséquence. Ces BU contiennent des informations précieuses pour la création de systèmes d'échange d'informations dans le but de mettre en place des opérations de transit efficaces.

4.4 Infrastructure informatique robuste

L'efficacité et l'efficience du partage d'informations sont sérieusement entravées lorsque les coupures des services Internet sont fréquentes ou lorsque les connexions sont de mauvaise qualité. Par ailleurs, un serveur capable d'héberger l'échange d'informations et/ou l'interface d'échange des données paraît indispensable. Il semble donc essentiel de disposer d'une infrastructure robuste pour garantir l'efficacité des échanges d'informations. Pour mettre en place une telle infrastructure, les administrations douanières doivent fournir de gros efforts.

5- Gestion des risques

5.1 Principe général de gestion des risques

Dans le cadre de l'application de la gestion du risque dans une situation de transit, les marchandises à haut risque seront soumises au niveau de contrôle approprié, alors que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines exigences. L'AFE oblige les Membres de l'OMC, dans la

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

mesure du possible, à adopter ou à maintenir un système de gestion du risque pour le contrôle de la douane (Article 7.4), alors que l'Annexe générale à la CKR dispose d'un chapitre sur le contrôle de la douane (chapitre 6) qui comprend une norme exigeant le recours à la gestion du risque dans l'application du contrôle de la douane. Le contrôle de la douane est évidemment implicite dans un système de transit douanier. Les directives relatives à la CKR couvrent les aspects techniques de la gestion du risque et du contrôle de la douane. Le Recueil sur la gestion des risques présente des informations détaillées et techniques sur la gestion du risque basées sur les pratiques et les expériences des Membres de l'OMD.

5.2 Opérateur économique agréé

L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes de facilitation pour les opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent, grâce à ces programmes, bénéficier des facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et une gestion des garanties. En raison de leur statut, les OEA peuvent être dispensés de l'obligation de présenter physiquement les marchandises de manière régulière au bureau de douane de départ et de destination. Dans le domaine du transit, les avantages commerciaux potentiels comprennent : une dispense complète ou partielle des garanties de transit, moins d'éléments de données dans les déclarations de transit, le dédouanement chez l'opérateur et des inspections moins fréquentes de la douane et d'autres organismes de réglementation.

L'article 7 de l'AFE, qui concerne les mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs agréés, indique des mesures de facilitation des échanges très précises à prévoir pour les « opérateurs agréés » qui respectent les critères spécifiés, notamment l'existence d'antécédents satisfaisants au regard du respect des obligations douanières et autres lois et règlements, un système de gestion des dossiers pour permettre les contrôles internes nécessaires, la solvabilité financière et la garantie de la chaîne logistique.

À cet égard, la norme 3.32 du chapitre 3 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée concerne le principe de procédures spéciales pour les personnes agréées. Les directives relatives à la CKR concernant cette norme fournissent des détails sur les types de procédures spéciales pour ces personnes, ainsi que la méthode d'autorisation. En outre, le deuxième pilier du cadre de normes SAFE de l'OMD propose des normes mondiales pour le lancement et la gestion d'un

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

programme d'opérateur économique agréé (OEA). Les critères d'admissibilité d'un OEA doivent inclure : une conformité prouvée aux normes, un système de gestion des dossiers commerciaux satisfaisant, une viabilité financière et une garantie (garantie des marchandises, du moyen de transport, des locaux, du personnel et du partenaire commercial).

5.3 Informations préalables à l'arrivée

L'une des tendances récentes dans les procédures douanières pour la facilitation des échanges et la garantie consiste à évaluer le risque des marchandises le plus tôt possible dans la chaîne logistique. À cette fin, plusieurs administrations douanières ont introduit une exigence juridique concernant la déclaration électronique avant l'arrivée des marchandises, notamment aux fins de garantie. La règle s'applique à toutes les marchandises entrant sur le territoire ou sortant de celui-ci, indépendamment de leur destination finale, y compris les marchandises en transit. Le paragraphe 9 de l'article 11 de l'AFE oblige les membres de l'OMC à autoriser le dépôt et le traitement des documents et données de transit ainsi qu'à y apporter des conseils avant l'arrivée des marchandises. La norme 3.25 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée couvre le dépôt et l'enregistrement préalable de la déclaration de marchandises. Cette norme prévoit une procédure de dépôt préalable permettant de tenir compte équitablement des intérêts des entreprises et de ceux de la douane. Les douanes peuvent traiter les informations fournies à l'avance, et décider si elles doivent examiner les marchandises ou non.

6- Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité

6.1 Intégrité de l'envoi

En principe, les marchandises présentées au début de l'opération de transit doivent quitter le pays de transit sans modification de leur état ou de leur quantité. 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. La CKR stipule que « la douane du bureau de départ prend toutes les mesures nécessaires

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

pour permettre au bureau de destination d'identifier l'envoi et de déceler, le cas échéant, toute manipulation non autorisée » (Annexe spécifique E, chapitre 1, norme 8).

Outre les scellements douaniers, d'autres mesures restrictives, comme les escortes douanières ou l'établissement d'un délai particulier et du trajet des marchandises en transit, sont appliquées pour garantir l'intégrité des marchandises en transit pendant les opérations de transit. Ces mesures peuvent avoir un impact négatif sur la fluidité du mouvement des marchandises en transit. Les administrations douanières sont donc encouragées, dans la mesure du possible, à assouplir les exigences concernant leur application.

6.2 Scellements douaniers

Selon la CKR, les scellements douaniers doivent être conformes à certaines exigences minimales (Annexe spécifique E, chapitre 1, norme 16). De plus, le bureau de destination doit pouvoir identifier le bureau qui a posé les scellements douaniers et les systèmes de fermeture, et garantir que les marchandises en transit n'ont pas été manipulées frauduleusement.

Outre les exigences minimales concernant les scellements douaniers, la CKR introduit plusieurs normes et pratiques recommandées dans le but de réduire la charge pour les opérateurs de transit et de faciliter les opérations de transit. Par exemple, la pratique recommandée 11 du chapitre 1 concerne le transit ouvert pour lequel le transport sans scellement douanier est autorisé lorsque les documents d'accompagnement permettent d'identifier les marchandises sans équivoque. En règle générale, les informations figurant sur l'emballage (marquages, numéros d'ordre, type et numéro), la désignation commerciale des marchandises et la masse brute (poids brut) permettent cette identification.

Par ailleurs, la pratique recommande que les douanes facilitent les opérations de transit en acceptant les scellements douaniers et les marques d'identification apposés par les douanes étrangères. Ceci évite d'avoir à sceller à nouveau les marchandises à chaque bureau frontalier.

Dans certains cas, l'opération de transit doit avoir lieu sous scellement douanier, mais l'unité de transport peut ne pas être adaptée et, par conséquent, le scellement ne peut être réalisé correctement. Le cas échéant, les mesures mentionnées dans la norme 12 constituent des solutions de rechange pour garantir la sécurité douanière.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Ces mesures sont :

- L'examen complet des marchandises et l'enregistrement des résultats correspondants sur le document de transit ;
- La pose de scellements douaniers ou de systèmes de fermeture sur les colis individuels ;
- Une description précise des marchandises en fonction des échantillons, plans, croquis, photographies ou supports similaires à joindre au document de transit ;
- La stipulation d'un itinéraire et de délais stricts ;
- Le recours à une escorte douanière ou à un convoi douanier

6.3 Délai de transit

En ce qui concerne les délais, la norme 13 visée au chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR précise que « lorsque la douane fixe un délai pour le transit douanier, celui-ci doit être suffisant aux fins de l'opération de transit ». L'objectif principal d'un délai de transit est de permettre l'apurement du transit dans un délai raisonnable et, si nécessaire, de déclencher une procédure de recherche pour garantir le respect de la législation fiscale sans entraîner de retard inutile, ce qui compliquerait la suite des opérations.

Dans certains groupes d'administrations qui ont conclu un accord en matière de transit, lorsque le bureau de départ juge nécessaire de fixer un délai, les autres administrations parties à l'accord doivent accepter ce délai et ne pas en exiger d'autres. 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.

6.4 Escorte douanière et convoi douanier

Dans des cas exceptionnels, le bureau de départ peut demander que les marchandises en transit soient transportées sous escorte douanière ou convoi douanier. Cependant, les escortes douanières et

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

convoyages douaniers peuvent favoriser un climat de corruption, faire peser une lourde charge sur les opérateurs de transit et causer des retards. Ils doivent donc être évités.

Le paragraphe 15 de l'article 11 de l'AFE indique que « chaque Membre pourra exiger le recours au convoyage douanier ou à l'escorte douanière pour le trafic en transit, uniquement dans des circonstances présentant des risques élevés ou lorsque l'utilisation de garanties ne permet pas d'assurer le respect des lois et réglementations douanières. » Selon l'Annexe spécifique E de la CKR, chapitre 1, la douane peut demander le transport sous escorte douanière des marchandises uniquement lorsqu'elle considère qu'une telle mesure est indispensable.

Le transport sous escorte douanière ou convoyage douanier des marchandises ne devrait pas être obligatoire sauf si, à titre exceptionnel, la douane juge ces mesures particulières indispensables, en raison d'un risque élevé par exemple. Il convient cependant de rappeler que les douanes et, par surcroît, l'escorte douanière ou le convoyage douanier ne sont pas chargés de garantir la sécurité matérielle des marchandises, mais de s'assurer qu'elles seront présentées au bureau de douane de destination. C'est pourquoi, lorsqu'il s'agira de déterminer si une escorte est nécessaire ou non, on ne prendra pas en compte la notion de protection des marchandises contre le vol ou le brigandage, par exemple.

6.5 Contrôles routiers et corruption

Dans certains pays en développement, il est fréquent de rencontrer des contrôles routiers installés par des organismes de contrôle aux frontières tels que les autorités douanières et policières. Par exemple, selon un rapport récent publié par l'USAID et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), il existe 19 contrôles routiers (hormis ceux à la frontière) le long du corridor de 881 km entre le port de Tema au Ghana et la frontière avec le Burkina Faso, ce qui représente 11 dollars américains de pots-de-vin aux 100 km et 96 minutes de retard⁷. D'après un autre rapport concernant un projet de corridors en Afrique de l'Ouest, il existe des dizaines de points de contrôle le long de chaque corridor et, selon les conducteurs de véhicules, leur nombre augmente continuellement, atteignant souvent plus de 120 contrôles à certains moments de l'année.

À cet effet, le paragraphe 7 de l'article 11 de l'AFE stipule qu'« une fois que les marchandises auront fait l'objet d'une procédure de transit et auront été autorisées à être acheminées à partir du point d'origine situé sur le territoire d'un Membre, elles ne seront pas soumises à des impositions douanières ni à des retards ou restrictions non nécessaires jusqu'à ce que le transit au point de

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

destination sur le territoire du Membre soit achevé ». Les organismes de contrôle aux frontières doivent envisager des moyens de réduire ces points de contrôle et de tirer le meilleur parti du régime de transit. La réduction de la corruption et des contrôles routiers est indispensable pour des opérations de transit efficaces. De gros efforts pour les réduire ont été consentis dans le cadre de chaque projet de corridor. Par exemple, le Conseil des ministres de l'UEMOA a adopté une décision visant à limiter à un maximum de trois le nombre de contrôles de marchandises en transit le long de chaque corridor.

Un autre rapport rédigé par l'USAID indiquait également que « la corruption aux postes de contrôles routiers représente seulement 14 % du total des paiements informels pour les importations et 34 % pour les exportations ». 9 Les opérations de transit sont exposées à la corruption à cause de longues distances et de périodes prolongées. Toutefois, les politiques anticorruptions ne doivent pas se limiter aux opérations de transit.

7- Infrastructure frontalière

7.1 Infrastructure spécifique pour le transit

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Une infrastructure inadéquate représente souvent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit. Même si les procédures douanières sont simplifiées et efficaces, la libre circulation des marchandises en transit requiert une infrastructure de qualité. Par exemple, dans le cadre d'une étude menée par la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) sur le temps nécessaire à la mainlevée, il a été observé qu'un vieux pont étroit à la frontière de Malaba représentait un obstacle majeur à la libre circulation du trafic de plus en plus dense.

Il est raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de transit distinctes, aux points frontaliers où circulent de gros volumes de marchandises en transit. Le paragraphe 5 de l'article 11 de l'AFE encourage les Membres de l'OMC « à mettre à disposition, dans les cas où cela sera réalisable, une infrastructure physiquement distincte (comme des voies, des postes d'amarrage et autres) pour le trafic en transit ».

7.2 Pratiques des Membres

« Transito » est une mesure de transit douanier reposant sur le NSTI, mise en œuvre aux frontières (externes à l'UE) entre la Suisse et l'Allemagne. L'objectif de cette initiative est de ne plus avoir à

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

délivrer de documents de transit aux frontières, car ils l'auront déjà été (sur le territoire), ce qui permet d'accélérer la procédure de transit (et de réduire la durée du dédouanement) aux frontières. Lorsque les documents de transit sont délivrés à l'avance, les conducteurs de camions sont en mesure d'emprunter les « couloirs de transit » et de rester dans leur véhicule (comme pour un service au volant) tandis que la préparation nécessaire des documents (dédouanement du transit pour « importation » et pour « exportation ») est effectuée par les deux douanes (suisse et allemande).

Le premier site Transito (voir les photos jointes) vient de s'ouvrir (2013/2014) sur l'autoroute Suisse/Allemagne, au point de passage frontalier Bâle/Weil am Rhein. Lorsqu'un conducteur de camion muni d'un document de transit déjà délivré et valide (NSTI) arrive à la frontière, il effectue tout d'abord le dédouanement du transit « à l'exportation » (UE-) auprès de la douane allemande, au guichet « Transito » de l'Allemagne, puis il se dirige vers le guichet « Transito » de la Suisse (environ 100 mètres plus loin) pour effectuer avec la douane suisse la procédure de transit « à l'importation ». Dans l'ancien système, les conducteurs de camions devaient dans tous les cas garer leur véhicule, afin de faire contrôler leurs documents de transit par les douanes de la Suisse et de l'Allemagne, dans le bâtiment des douanes pour le transit à l'importation et à l'exportation.

8- Gestion coordonnée des frontières

8.1 Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par d'autres organismes gouvernementaux que la douane. Sans coopération et coordination entre les pouvoirs publics appropriés, les marchandises en transit sont bloquées à la frontière.

L'article 8 de l'AFE exige que toutes les autorités frontalières nationales coopèrent et coordonnent le contrôle aux frontières et les procédures afin de faciliter les échanges commerciaux. Une telle coopération et coordination peut inclure l'harmonisation des jours et des heures de travail, l'harmonisation des procédures et des formalités, la mise en place et le partage d'installations communes, les contrôles mixtes et la mise en place d'un contrôle avec poste-frontière intégré. La norme transitoire 3.35 du chapitre 3 de l'Annexe générale de la CKR établit le principe selon lequel la vérification douanière des marchandises doit s'effectuer en coordination avec les vérifications

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

réalisées par d'autres autorités compétentes. Le cadre des normes SAFE adopte la même démarche que le texte de l'AFE.

L'OMD a développé un nouveau Recueil sur la gestion coordonnée des frontières (GCF) dont l'objectif est d'aider ses Membres à développer et à mettre en œuvre la GCF dans leur pays en incorporant les pratiques optimales identifiées dans différents domaines de la GCF. Le recueil donne des conseils complets et détaillés pour une coordination efficace aux frontières.

8.2 Poste-frontière intégré

Il existe de nombreuses options réalisables pour la gestion des opérations de transit de manière coordonnée. Dans le contexte du transit et conformément aux pratiques élaborées par les Membres de l'OMD, ce sous-chapitre met en relief le poste-frontière intégré.

Bien que le poste-frontière intégré soit largement reconnu en tant qu'exemple de « bonne pratique » d'un système efficace de coordination et de coopération pour le transit, il n'existe pas de définition unique pour ce concept. En général, le poste-frontière intégré est géré par les pays voisins et implique plusieurs organismes gouvernementaux responsables du contrôle aux frontières, notamment les douanes et l'immigration.

Le poste-frontière intégré réduit considérablement la durée et les coûts de franchissement d'une frontière. Sans le poste-frontière intégré, les opérateurs de transit doivent effectuer deux fois les démarches administratives : au poste-frontière du côté exportateur, et au poste-frontière correspondant du côté importateur. La mise en place d'un poste-frontière intégré permet d'éviter de répéter inutilement les procédures aux frontières. Par ailleurs, travailler côte à côte renforce la coopération entre les organismes compétents et les pays voisins. Un poste-frontière intégré peut renforcer l'efficacité du contrôle de la douane sans imposer de charges supplémentaires aux opérateurs de transit.

Un poste-frontière intégré nécessite la mise en place de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière. À cet effet, la norme transitoire 3.5 de l'Annexe générale 3 de la CKR précise que « lorsque la douane souhaite établir un nouveau bureau de douane ou transformer un bureau existant à un point de passage commun, elle collabore, dans la mesure du possible, avec la douane voisine en vue d'établir un bureau de douane juxtaposé permettant de faciliter les contrôles communs ».

La création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés est généralement prévue dans des accords bilatéraux entre les pays voisins. Pour la douane, les avantages des bureaux à contrôles nationaux

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

juxtaposés sont les suivants : un contrôle efficace du trafic frontalier, une réduction mutuelle des charges d'exploitation et une meilleure appréciation des priorités de l'autre, ce qui contribue à renforcer la coopération en termes de facilitation et de contrôle. Cependant, des avantages encore plus importants pourraient être obtenus si un contrôle unique était effectué sur une base plus étendue dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, au moins pour certaines opérations de transit, à l'instar du contrôle des marchandises en transit

9- Mesure des performances

9.1 Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée

Selon le recueil sur le développement de l'OMD, l'expression « mesure des performances » fait généralement référence à la collecte continue de données à partir de régions fonctionnelles spécifiques. Elle concerne la surveillance continue et la présentation des rapports sur l'évolution de l'administration douanière vers ses objectifs organisationnels. En matière de transit, la mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et pour identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit.

L'AFE encourage les Membres à mesurer et à publier le temps moyen nécessaire pour la mainlevée. L'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée (TRS) de l'OMD est explicitement mentionnée dans l'AFE. La TRS est l'unique outil et méthode de mesure des performances réelles des activités douanières, car elle se rapporte directement à la facilitation des échanges à la frontière.

Ainsi, la TRS mesure les aspects appropriés de l'efficacité des procédures opérationnelles exécutées par la douane et les autres organismes de réglementation dans le traitement standard des importations, des exportations et des mouvements en transit. Elle cherche à mesurer précisément ces éléments d'échanges commerciaux, afin qu'il soit possible d'élaborer correctement et, par conséquent, de mettre en œuvre avec succès les décisions liées ayant pour objet d'améliorer les performances.

Le troisième chapitre du guide de la TRS identifie les cinq objectifs fondamentaux de la TRS : (a) identification des goulots d'étranglement dans la chaîne logistique internationale et/ou les contraintes affectant la mainlevée des douanes, (b) évaluation des techniques, procédures, technologies et infrastructures récemment introduites ou modifiées, ou évaluation des modifications administratives,

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

(c) définition d'un socle commun de mesure des performances de facilitation des échanges, (d) identification des opportunités d'amélioration de la facilitation des échanges, et (e) estimation de la position comparative approximative du pays en tant qu'outil de référence.

9.2 Indicateurs de performances

Le recueil sur le développement de l'OMD définit un indicateur de résultats comme étant la mesure appropriée d'un composant critique lié aux performances d'une fonction douanière centrale, sous la forme d'un pourcentage, d'un index, d'un taux ou de toute autre comparaison tangible ou fondée sur des données factuelles, dont la surveillance est effectuée à intervalles réguliers. L'OMD a développé des indicateurs de performances concernant la mise en œuvre de l'AFE. L'objectif principal de ces indicateurs est d'encourager les membres de l'OMD à réaliser une auto-évaluation rapide afin de vérifier leur niveau de préparation à la mise en œuvre de l'AFE. Les indicateurs de l'article 11 de l'AFE sont présentés dans l'encadré ci-après.

Il existe de nombreux indicateurs de performances, développés par des organisations internationales ou des organismes nationaux de coopération. Le CPMM (système de 75 mesures et de surveillance des performances des corridors) est un indicateur notable concernant les opérations de transit. Il est utilisé pour évaluer les échanges commerciaux dans le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC). Le CPMM soutient les réformes politiques pour améliorer le réseau de transport et faciliter les échanges entre les dix pays du CAREC. Il identifie les goulots d'étranglement, les coûts non officiels et les autres obstacles à la fluidité de la circulation des marchandises. Le CPMM fournit quatre indicateurs de facilitation des échanges (TFI) : (1) Délai de dédouanement lors du passage d'une frontière (heures), (2) Coûts induits par le dédouanement à la frontière, (3) Coûts induits pour emprunter une section du corridor et (4) Vitesse moyenne de déplacement. Le CAREC a fourni un rapport annuel d'observation des tendances du CPMM. Le CPMM continue de fournir aux décideurs politiques et au secteur privé des informations essentielles sur les causes des retards et des coûts superflus associés à la circulation des marchandises dans les six corridors du CAREC.

De plus, l'OCDE a développé des indicateurs de facilitation des échanges (TFI) basés sur 16 indicateurs et 98 variables. L'OCDE valorise ses variables à partir de données publiquement disponibles, dont les faits ont été contrôlés auprès des gouvernements concernés. Les TFI comprennent quatre indicateurs ciblant les opérations de transit.

10-Transit en côte d'ivoire

L'administration des douanes, dans l'exercice de ses fonctions est en contact permanent avec des acteurs parmi lesquels les transitaires qui sont chargés entre autres fonctions de la déclaration en douane des marchandises importées ou à exporter. Cette activité sera développée dans cette partie.

10.1 DEFINITION

La notion de transit est une notion polysémique ; en effet, le transit désigne :

- **Un passage**, un lieu de transition.
Exemple : des passagers en transit à Yamoussoukro.
- **Un régime douanier** sous – lequel une marchandise importée peut circuler, en suspension des droits et taxes exigibles, entre deux (02) bureaux de douane.
Exemple : des marchandises en transit national.
- **Une activité professionnelle** qui consiste à accomplir pour autrui les formalités de dédouanement.
Exemple : une société de transit.

10.2 ORGANISATION

Le transit est régi par la loi... qui confère aux seuls commissionnaires agréés en douane (CAD), la capacité de déclarer en détail ; cette loi visait deux (02) objectifs ; l'un social avec la création de nouveaux emplois et l'autre de transparence fiscale par la sécurisation des recettes de l'Etat.

Ainsi, depuis sa création, la corporation est très bien organisée à titre privé avec deux (02) syndicats ; lesquels sont intégrés à la FEDERMAR, la fédération qui regroupe tous les acteurs du secteur maritime.

10.3 CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSITAIRE

10.3.1 Définition

Le CAD est la personne morale qui a reçu l'autorisation pour exercer, à titre principal ou en complément de son activité principale, la profession d'accomplir pour des tiers les formalités en douane relatives à la déclaration en détail des marchandises.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

L'agrément est délivré par la direction générale de la douane (DGD) sous certaines conditions notamment la constitution d'un dossier et sa validation au terme d'un circuit.

10.3.2 Dossier de demande d'agrément

Les éléments constitutifs de ce dossier représentent des conditions administratives et financières :

- Un casier judiciaire du ou des dirigeants ;
- Un registre de commerce de la société ;
- Un numéro de compte contribuable ;
- Un exemplaire du journal officiel d'annonces légales relatif à la constitution de la société ;
- Une attestation d'un notaire ou d'une banque certifiant que le capital de 25.000.000 F CFA a été souscrit ;
- Un engagement d'une banque agréée en Côte d'Ivoire de mettre à la disposition du pétitionnaire un crédit d'enlèvement en cas d'octroi de l'agrément ;
- Un cautionnement constitué auprès de la banque nationale d'investissement (BNI) d'un montant de 30.000.000 F CFA à titre de garantie pour l'ensemble des opérations de dédouanement.

10.3.3 Circuit du dossier

Le dossier constitué de la demande et des pièces y afférant est transmis par le pétitionnaire à la DGD pour enquête sur la moralité du ou des dirigeants. La DGD saisit par la suite la chambre de discipline appelée alors à donner sur le dossier d'agrément et l'enquête. L'avis de la chambre et toutes les pièces la précédant sont soumis à un comité consultatif lequel, après examen, donne son avis au ministère de l'économie et des finances qui statue en dernier ressort sur le dossier de demande d'agrément. Dans les deux (02) mois qui suivent l'octroi de cet agrément, le CAD doit justifier qu'il a intégralement libéré le capital de 25.000.000 F CFA et qu'il possède un établissement pour abriter ses activités (par lettre adressée à la DGD).

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

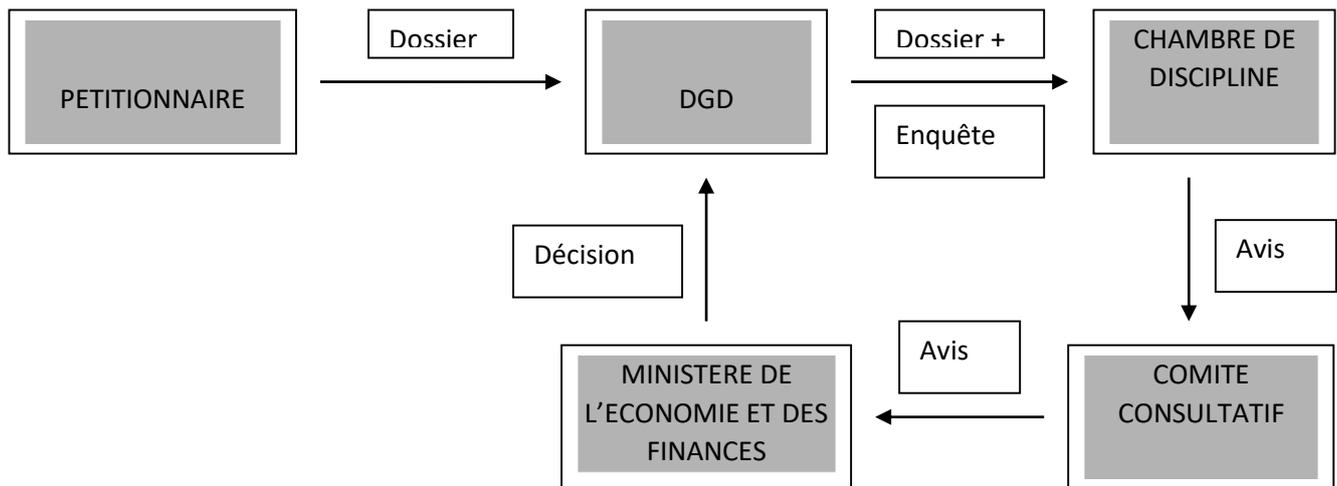


Schéma simplifié du circuit du dossier de demande d'agrément

10.4 STATUTS JURIDIQUES DU TRANSITAIRE

Il s'agit d'apprécier le transitaire sous l'angle juridique relativement au contrat qui le lie à son client importateur ou exportateur. Deux (02) statuts se dégagent

10.4.1 Le transitaire mandataire

Il est lié à son client par un contrat de mandat ; lequel contient les instructions du mandant pour le compte de qui il agit généralement pour accomplir les opérations de dédouanement. Dans ce type de contrat, le transitaire n'a pas le choix des sous-traitants (qui lui sont pratiquement imposés), il est tenu à une obligation de moyens et délivre une facture relativement détaillée.

Relèvent de ce statut : les transitaires portuaires et aéroportuaires, le consignataire de marchandises, le courtier de fret, l'entrepreneur de manutention...

10.4.2 Le transitaire commissionnaire

Il est lié à son client par un contrat de commission qui lui indique les opérations à effectuer, définies par le commettant. Il se doit ainsi d'acheminer, au mieux des intérêts de son commettant, les marchandises à destination. Il prend ainsi des initiatives dans la conception de l'opération de transport, le choix du mode et de la modalité de transport adaptés, le paiement du fret et de l'assurance. Il dispose de ce fait du choix des sous-traitants dont il est responsable des fautes. Il est tenu à une obligation de résultat et délivre une facture forfaitaire.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Relèvent de ce statut : l'organisateur de transport multimodal (OTM), le commissionnaire de transport, le groupeur de fret aérien, l'affréteur routier, l'intégrateur...

10.5 OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES DU TRANSITAIRE

Les obligations seront observées vis-à-vis de la douane et vis-à-vis du chargeur. Elles font naître de facto des responsabilités.

10.5.1 Vis-à-vis de la douane

Qu'il soit mandataire ou commissionnaire, le transitaire doit :

- Déclarer en son nom propre, en détail, les marchandises qui lui sont confiées par son client ; il est donc débiteur des droits et taxes exigibles ainsi que des amendes éventuelles ;
- Respecter sous peine de droits, les obligations qui découlent des régimes douaniers déclarés.

10.5.2 Vis-à-vis du chargeur

Les obligations et responsabilités diffèrent du mandataire au commissionnaire :

10.5.3 Cas du mandataire

Il se doit d'accomplir les formalités de dédouanement et remettre la marchandise à l'acconier à l'export ou la livrer à son client à l'import tout en respectant les clauses du mandat

10.5.4 Cas du commissionnaire

En plus des obligations du mandataire, le commissionnaire est garant :

- De l'arrivée des marchandises en quantité, qualité, au lieu indiqué et dans le délai requis par le mode de transport ;
- Des avaries ou pertes des marchandises sauf stipulation contraire ;
- Des fautes des sous-traitants qu'il fait intervenir dans la chaîne logistique sauf cas de force majeure.

10.6 Tableau comparatif

TRANSITAIRE MANDATAIRE	TRANSITAIRE COMMISSIONNAIRE
- Déclarent en détail et en leurs noms les marchandises de leurs clients.	
- Respectent toutes les obligations qui découlent des régimes douaniers choisis.	

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Exécute les ordres de son mandant.	- Organise et coordonne, sous sa seule responsabilité, les opérations relatives à l'expédition des marchandises.
- N'a pas le choix des sous-traitants	- Choisit à sa guise les sous-traitants
- Est seulement responsable de ses fautes dûment prouvées.	- Répond de ses fautes et de celles de ses sous-traitants.
- Répond d'une obligation de moyens.	- Répond d'une obligation de résultat
- Délivre une facture détaillée.	- Délivre une facture forfaitaire

10.7 CHOIX D'UN TRANSITAIRE

Pour procéder à un choix judicieux, il faut agir avec méthode en définissant avec précision les besoins puis en sélectionnant l'offre-solution. Cette sélection se fait en fonction de plusieurs critères dont l'importance et le poids attribué à chacun dépendront de l'opération à réaliser :

- Le coût des prestations et les conditions de règlement.
- Les garanties offertes en matière de qualité de service : niveau du crédit d'enlèvement, l'image de marque, l'équipement logistique, la possibilité d'assurer la chaîne des opérations...
- Le respect des délais.
- La possibilité de faire du groupage.
- La qualité de conseil.

10.8 LA FACTURE DU TRANSITAIRE

La facture du transitaire ou facture de dédouanement est la facture que délivre le transitaire à son client relativement au dédouanement qui a été réalisé. L'analyse de cette facture fait ressortir quatre (04) grandes rubriques :

- **Les Débours Douane** : il s'agit de l'ensemble des droits et taxes exigibles pour l'opération concernée (DD, RSTA, Accises, TVA, PCS, PUA, PCC, TSD à l'import ou DUS à l'export). Ce sont toutes les dépenses engagées par le transitaire pour le règlement de la douane et qu'il reprend à l'identique sur la facture pour remboursement par le client.
- **Les Assignés** : ce sont les charges supportées par le transitaire (pour pouvoir mener à bien sa mission), mais engagées bien avant qu'il ne prenne en main le dossier ; nous pouvons citer le fret (payable à destination), les contre-remboursements...

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **Les Débours Divers** : il s'agit des dépenses faites par le transitaire pour l'intervention des divers intervenants en zone sous-douane ; ces dépenses sont également reprises à l'identique en vue de leur remboursement par le client ; la taxe d'acconage, le chargement sur camion, les frais d'expertise ainsi que des pénalités éventuelles.
- **Les Prestations ou Interventions** : cette rubrique récapitule les frais dus au transitaire pour ses propres prestations ; elle renferme les commissions sur avance de fonds, la redevance SYDAM, la commission transit, les frais fixes, les honoraires d'agréé en douane (HAD).

Remarques : - Les éléments des rubriques varient en fonction de l'opération (import ou export), du régime douanier (suspensif ou non), de la nature de la marchandise, de la modalité d'expédition (vrac, conventionnel, conteneur plein ou en groupage / dégroupage).

- Tous les montants au niveau notamment des débours et des prestations sont déterminés à partir du tarif des douanes et du barème des auxiliaires de transport.

Exemple d'une facture de dédouanement à l'import

SOCIETE (transitaire):			
N° REF :		DESTINATAIRE (client) :	
N°DOSSIER :			
NUMEROS ET MARQUES	NOMBRE DE COLIS	NATURE DE LA MARCHANDISE	POIDS
MODE DE TRANSPORT :		VALEUR DES MARCHANDISES :	
DATE D'ARRIVEE EN CÔTE D'IVOIRE :		REGIME DOUANIER :	
DESTINATION :			
CODE	LIBELLE DE LA RUBRIQUE	BASE TAXABLE	MONTANT
A	DEBOURS DOUANE		
	DD	X	
	RSTA	X	
	TVA	X	
	PCS		
	PCC		
	TSD		
	APSNET		
Agio trésor			
	TOTAL DEBOURS DOUANE		
B	ASSIGNES		
	Fret payable à destination		
	Contre-remboursement		
	TOTAL ASSIGNES		
C	DEBOURS DIVERS		X
	Facture d'acconage		X
	Chargement sur camion		X
	Transport (livraison)		X
	TOTAL DEBOURS		
D	PRESTATIONS		X
	Commission sur avance de fonds		X
	Redevance SYDAM		X
	Commission transit		X
	Frais fixes		X
	HAD		X
	TOTAL PRESTATIONS		
	TOTAL FACTURE (NET APAYER)		
Pièces jointes :			Conditions de règlement :

11-Procédure d'importation et d'exportation en Côte d'Ivoire

11.1 Importer des marchandises en Côte d'Ivoire

Régime général et les régimes particuliers (agrément, limitation, autorisation préalable)

Ainsi que le décrit le décret **93.313**, un régime général s'applique à toutes les importations, qu'elles soient ou non soumises au régime d'agrément ou de limitation.

Les procédures décrites ci-après doivent donc être respectées dans tous les cas. S'y ajoutent éventuellement des règles et procédures supplémentaires, suivant les produits.

Ces dispositions complémentaires sont examinées par ailleurs, par produit et code SH (reportez-vous à la page correspondante en consultant les pages « produits soumis au régime d'agrément », « produits soumis au régime de la limitation » ou « produits soumis au régime de l'autorisation préalable »). Vous pouvez également utiliser le moteur de recherche pour vérifier si le produit que vous envisagez d'importer est ou non soumis à un régime spécifique supplémentaire.

Une liste limitative de produits interdits à l'importation est également disponible.

Règles et procédures du régime général d'importation

Les obligations décrites ci-après s'appliquent à tous les biens et marchandises, qu'ils soient ou non soumis à un régime particulier additionnel (agrément, limitation, autorisation préalable).

1. Inspection qualitative et quantitative des importations.
2. conformité des produits avec les normes rendues obligatoires.
3. Fiche de déclaration à l'Importation (FDI).
4. Inspection des valeurs des marchandises et des biens (RFCV).
5. Déclaration en douane.

1-Inspection qualitative et quantitative

Avant l'embarquement, toutes les marchandises et les biens importés en République de Côte d'Ivoire doivent faire l'objet d'une inspection qualitative et quantitative, ainsi que de la valeur avant embarquement dans le pays d'origine et la provenance (**Art. 5 du Décret 93.313**). L'inspection qualitative et quantitative des importations vise à :

- Assurer la protection des consommateurs en veillant à la qualité des produits importés tout en garantissant le rapport qualité/prix.
- Veiller au respect par les fournisseurs de la qualité des biens et marchandises commandés par les importateurs ivoiriens.
- Sécuriser les recettes douanières.

Ces inspections sont effectuées par un organisme privé, commissionné par le Gouvernement de Côte d'Ivoire (**Art. 6 du Décret 93.313**). À ce jour, quatre organismes mondiaux de conformité et de certification, dont l'un au moins est présent dans les pays tiers, sont agréés. Il s'agit de :

- INTERTEK International Limited : <http://www.intertek.com/>

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- SGS (Société Générale de Surveillance SA) : <http://www.sgs.com/>
- BIVAC BV (Bureau Veritas Inspection Valuation Assessment and Control) : <http://www.bureauveritas.com/home/worldwide-locations/>
- COTECNA Inspection SA : <http://www.cotecna.com/>

À l'issue de ces contrôles, l'organisme délivre à l'importateur un certificat de conformité.

2-Conformité des produits avec les normes rendues obligatoires

Outre les contrôles liés à l'innocuité des biens et marchandises, certains produits sont soumis à un contrôle du respect de normes. En effet, le décret **2016.1152** a rendu certaines normes d'application obligatoire.

Le tableau annexé au décret **2016.1152** précise, par produit, les normes présentant les caractéristiques à contrôler et les critères de conformité exigés, ainsi que les normes et règlements techniques applicables.

Numéro de l'annexe	Produits concernés
1	Produits alimentaires
2	Produits électriques, électroniques ou d'énergies renouvelables
3	Produit cosmétiques et d'hygiène corporelle
4	Matériaux de construction
5	Emballages
6	Pièce de rechange et accessoires automobiles et lubrifiants
7	Machines
8	Équipements sous pression
9	Équipement de protection individuelle
10	Autres produits touchant à la santé, à la sécurité et à l'environnement
11	Textiles
12	Chaussures
13	Jouets
14	Produits usagés

Le tableau annexé au Décret 2016.1152 précise, par produit, les normes présentant les caractéristiques à contrôler et les critères de conformité exigés, ainsi que les normes et règlements techniques applicables.

La mise en œuvre de ce programme fait partie de la convention de concession du service public conclue avec les quatre organismes mondiaux de conformité et de certification chargés du contrôle qualitatif et quantitatif, que sont :

- INTERTEK International Limited <http://www.intertek.com/>
- SGS (Société Générale de Surveillance SA) <http://www.sgs.com/>

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- BIVAC BV (Bureau Veritas Inspection Valuation Assessment and Control) <http://www.bureauveritas.com/home/worldwide-locations/>
- COTECNA Inspection SA : <http://www.cotecna.com/>

Ces contrats de concession confient à ces quatre organismes **la vérification avant embarquement** de la conformité des importations aux normes applicables en Côte d'Ivoire. A l'issue du contrôle de la marchandise avant embarquement, un **certificat de conformité** sera délivré pour chaque lot de marchandise. Ce document fera partie des documents exigibles par la Douane lors du dédouanement en Côte d'Ivoire. La validité de ce certificat sera valable pour chaque lot et chaque importation.

S'agissant des coûts et conformément aux dispositions de l'article 23 du décret 2014-461, le Gouvernement entend encadrer les droits et frais d'actes requis pour la délivrance des certificats de conformité et attestations de conformité, aussi bien à l'importation que pour les produits fabriqués localement. Il est envisagé qu'un décret soit pris prochainement à cet effet.

Selon « l'avis aux importateurs de marchandises en République de Côte d'Ivoire » (Min. Commerce, 2018.21) pris en application du décret 2017.567 ces redevances sont de :

- **0,45% de la valeur FOB déclarée pour les produits en « route A ».**

Il s'agit des exportateurs disposant d'un document officiel mais n'ayant aucun historique d'importation en Côte d'Ivoire, pour des produits qui ne disposent pas naturellement de certification de marque tels que les produits alimentaires, les tissus..., et pour lesquels il n'existe aucun historique. L'inspection physique et documentaire est alors systématique.

Il s'agit de la procédure classique, la plus adaptée aux demandes peu fréquentes et portant sur différents types de produits.

Si un contexte donné permet de justifier un risque élevé, dans ce cas le produit est rangé dans la route A quel que soit l'historicité ou la marque de conformité.

- **0,40% de la valeur FOB déclarée, pour les produits en « route B »**

Cette « route » concerne les produits enregistrés, pour lesquels la base de données dispose d'information sur la traçabilité du produit objet de la demande et de l'historique du demandeur.

Les exportations figurant déjà dans la route A qui ont fait l'objet de plusieurs évaluations concluantes intégrant l'analyse risqué peuvent être reclassés en route B.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Formalités d'enregistrement en « route B »

Les demandeurs ayant des demandes récurrentes peuvent « enregistrer » leurs produits, ce qui leur permettra de bénéficier d'un allègement des processus de contrôle. Les produits enregistrés subiront dans la plupart des cas un processus de vérification documentaire, et non plus physique. Seule une faible marge des produits concernés serait encore inspectée, de manière aléatoire.

Les produits jugés conformes ou présentant seulement des variations mineures, à l'issue de l'application répétée sans incident du processus de « route A » (inspection physique et documentaire systématique), resteront enregistrés pour un an. Un pourcentage mineur d'expéditions (10%) fera toujours l'objet d'une inspection, de manière à assurer le suivi des progrès effectués en matière de conformité. Si la conformité totale n'est pas atteinte, l'enregistrement des produits sera annulé.

L'enregistrement offre une garantie supplémentaire de satisfaction en termes de facilitation du commerce.

Critères de qualification

- Historique des dossiers de l'exportateur (avec 4 dossiers au moins).
- Qualification par famille de produits et par fournisseur/marque commerciale.
- 4 dossiers route A satisfaisants.
- Pas de non-conformité critique sur les 12 derniers mois.

Autres caractéristiques

- Périodicité : inspection et contrôle documentaire et (si nécessaire) essais, minimum 20% des dossiers avec un minimum de un par an.

- **0,30% de la valeur FOB déclarée, pour les produits en « route C »**

Il s'agit des produits sous licence, certifiés ou disposant de marque.

Ce système est réservé aux fabricants et aux revendeurs officiels. La route C concerne les fabricants qui sont eux-mêmes exportateurs, ou à défaut disposant de leur propre réseau de distribution agréé.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Critères de qualification

- Qualification par famille de produits et par marque commerciale.
- Pas de non-conformité critique sur les 12 derniers mois.
- Produits certifiés sur la sécurité avec procédure de suivi ou système de management de la qualité type ISO 9001, ISO22000 certifiés.
- Première expédition inspectée selon les critères de la route A.
- Engagement de conformité à des exigences conformes à la Cote d'Ivoire. Cet engagement se traduit par une déclaration écrite fournie à **CODINORM**.

Autres caractéristiques

- Périodicité : inspection et contrôle documentaire et (si nécessaire) essais, minimum une fois par an.
- Toute certification par des organismes accrédités est recevable. Cependant, ce processus n'admet pas la validation de produits, qui doit être faite de manière volontaire par l'entreprise.

3-Fiche de Déclaration à l'Importation (FDI)

Une fiche de déclaration d'importation (FDI) est exigée pour tout bien ou marchandise importé, d'une valeur FOB supérieure ou égale à 500.000 FCFA. La FDI est exigée pour effectuer la déclaration en douane.

La demande de F.D.I. est souscrite via le module Transaction Commerciale de la plate-forme du Guichet Unique de Commerce Extérieur (www.guce.gouv.ci).

La transaction commerciale est faite par l'importateur ou un commissionnaire agréé en Douane ayant un accès au portail du guichet unique (GUCE- <https://guce.gouv.ci/register/procedure>)

Pour les importations d'une valeur FOB inférieure à 500.000 F CFA, il n'y a pas d'émission de FDI mais la procédure de déclaration est tout de même obligatoire et se fait également via l'onglet Transaction Commerciale du portail du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE).

La FDI est valable pour une période de trois mois à compter du visa. La validité peut être prorogée une fois, pour une période additionnelle de trois mois. La FDI est délivrée dans un délai maximum de 24 heures sur présentation d'une facture pro forma domiciliée à la banque de l'utilisateur du commerce extérieur. Elle est une condition de recevabilité de la déclaration en douane.

La F.D.I. est délivrée électroniquement. La FDI est nominative et incessible. Elle doit obligatoirement être annulée et remplacée dans les cas suivants :

- changement du vendeur / fournisseur de la marchandise ;
- modification de la nature de la marchandise ;
- augmentation de la valeur FOB de la marchandise de plus de 10% par rapport à la valeur déclarée ;
- modification de la quantité de la commande.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Pour la création de la FDI, il faut soumettre en ligne les documents suivants :

- Le code importateur /exportateur de l'opérateur en cours de validité.
- Une copie de la facture commerciale (définitive ou pro forma) de la commande.(La facture téléchargée sera domiciliée en ligne directement à la banque de l'importateur).
- Si les produits importés sont soumis au régime d'agrément (liste des produit sous l'annexe A du décret 93-3 du 11 mars 1993), une Autorisation Préalable d'Importation (API)/ Intention d'importation avec Autorisation Préalable [API] est initiée en ligne par l'importateur et ensuite validée en ligne après réception, paiement et examen physique du Dossier - à déposer au Ministère technique concerné.
- Si les produits importés sont soumis au régime de la limitation (liste des produits de l'annexe B du décret n°93-313 du 11 mars 1993), la demande de l'autorisation d'importation « API /Licence d'Importation » est initiée en ligne par l'importateur ou le transitaire. Elle est ensuite validée en ligne par le Ministère du Commerce après réception, paiement (50.000 FCFA par dossier), et examen physique du dossier qui est à déposer au Ministère du Commerce (Direction de la Régulation des Échanges), face à « Jour de marché » au Plateau, Abidjan.
- Liste de colisage des marchandises à importer (la liste de colisage reprend les détails des produits de la facture par groupe d'emballage) – elle est établie par l'exportateur.

5-Classification et évaluation des marchandises

Toutes les marchandises dont la valeur FOB est supérieure ou égale à 1.000.000 FCFA doivent obtenir un Rapport Final de Classification de Valeur (RFCV) auprès du GUCE. Cette attestation de valeur fait partie des documents obligatoires pour valider une déclaration en Douane.

Rapport Final de Classification et de Valeur (RFCV)

La liste des produits exemptés de cette formalité est disponible [sur le lien](#)

Une fois votre marchandise embarquée et les documents définitifs en votre possession (connaissance maritime, facture finale, etc.), il convient d'effectuer les dernières démarches suivantes pour obtenir le RFCV nécessaire pour effectuer votre déclaration douanière :

1. Remplir en ligne l'Avis de Délivrance (AD): <https://guce.gouv.ci/ruling-center/procedures?lang=fr>.
2. Télécharger les documents définitifs suivants sur la plateforme du GUCE :
 - Facture commerciale définitive
 - Connaissance maritime (Bill of lading B/L) ou titre de transport aérien (LTA/AWB) ou routier (lettre de voiture/consignment note)
 - Liste de Colisage
 - Facture du fret
 - Une copie de la FDI
 - Tous les autres certificats disponibles (certificat d'origine, certificat d'analyse pour produits chimiques ou denrées alimentaires, attestation pour produits d'acier, etc.).

Cette formalité est à accomplir électroniquement au Ruling Center de Webb Fontaine.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Dans les 5 jours ouvrés suivant la soumission des documents ci-dessus, Webb Fontaine adressera au réceptionnaire ou au transitaire le Rapport Final de Classification et de Valeur par e-mail. Le RFCV mentionnera l'évaluation effectuée par Webb Fontaine de la valeur en douane de la marchandise ainsi que les codes SH des marchandises importées.

Formulaire de réclamation

Si des différences sont détectées par rapport aux documents soumis, Webb Fontaine remettra un Formulaire de Réclamation avec le détail des informations à compléter. Il convient alors de remplir le Formulaire de Réclamation et le renvoyer au Responsable du Service Client du Ruling Center.

Demande de modification

Si une demande de modification est présentée, il convient d'utiliser le Formulaire de Litige [mettre le lien vers le fichier, qui peut être téléchargé au bas de la page suivante : <https://guce.gouv.ci/ruling-center/procedures?lang=fr>]

La demande devra être accompagnée de tous les certificats ou documents justifiant sa validité. Webb Fontaine informera le déposant de la décision prise à propos de la demande de modification dès que celle-ci sera disponible. L'avis de décision sera disponible au Ruling Center sur présentation de l'exemplaire du RFCV ou de la FDI Si la demande est jugée recevable, un nouveau certificat RFCV sera émis et sera transmis.

La décision rendue est susceptible d'appel auprès du Comité d'Arbitrage de la Valeur (CAV).

- Tel : 20 25 15 00 / poste 562
- Adresse Postale : BP V 25 ABIDJAN
- lien procédure :

Marchandises non soumises au RFCV

Les marchandises dont la valeur FOB est inférieure à 1.000.000 FCFA, ou qui font partie des produits exemptés du contrôle documentaire de la valeur à l'importation (voir liste ci-dessous) sont dispensées de la procédure RFCV.

Les transitaires remplissent le formulaire de Douane D41 (le D41 est un permis d'échantillonner ; c'est une autorisation donnée par l'importateur ou le transitaire à la Douane aux fins de prélever un échantillon de la marchandise pour les besoins d'une vérification qualitative ou d'apprécier de visu l'état apparent des marchandises) et le remettent à la Douane à la Direction de l'Analyse du Risque, du Renseignement et de la Valeur (DARRV) avec une copie des documents suivants pour obtenir une Attestation de Valeur (AV) :

- Facture commerciale définitive (en français)
- Titre de transport (Connaissance maritime (Bill of lading ou B/L), Lettre de Transport Aérien (LTA ou AWB) ou Lettre de voiture/consignment note)
- Liste de Colisage
- Facture du fret
- Une copie de la FDI

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Tous les autres certificats disponibles (certificat d'origine, certificat d'Analyse pour produits chimiques ou denrées alimentaires, Attestation pour produits d'acier etc.).

Cette attestation de valeur sera nécessaire pour effectuer la déclaration en Douane.

5-Déclaration en douane

À l'arrivée de la marchandise, la Déclaration en douane est à lever par un transitaire mandaté par l'Importateur et agréé par la douane (voir liste des transitaires agréés par la Douane).

Les documents à remettre au transitaire pour effectuer la Déclaration en Douane :

- Le connaissance original (**Bill of Lading ou B/L**) pour les envois par mer, ou La lettre de Transport Aérien (**LTA ou AWB**) pour les envois par voie aérienne ou La lettre de voiture (consignment note) pour les envois par route.
- La facture fournisseur authentique.
- Le certificat d'assurance.
- La Fiche d'Importation (FDI – via le site internet du GUCE).
- La facture Fret.
- Le Rapport Final Classification des Valeurs (RFCV) si la valeur FOB est d'au moins 1.000.000 F CFA [ou l'Attestation de Valeur (AV) si la valeur FOB est inférieure à 1.000.000 FCFA, ou bien si les produits sont exclus du RFCV (voir liste)] .
- La liste de colisage.
- La quittance de la Douane si le mode de règlement des droits et taxes est au comptant.
- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) délivré par l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) pour les transports par voie maritime.
- Le certificat d'origine UEMOA ou CEDEAO en cas de besoin.

Nota : Cette liste correspond au régime douanier applicable aux produits mis directement à la consommation. Pour les autres régimes douaniers à l'importation, consulter le site de la Douane : www.douanes.ci

11.2 Procédure d'exportation HEVEA

I-INTRODUCTION

En Côte d'Ivoire, la *Loi n°2017-540 du 03 Août 2017* fixe les règles relatives à la **régulation, au contrôle et au suivi des activités des filières Hévéa et Palmier à huile**. Le *Décret n°228 du 28 Février 2018* porte dénomination de l'Organe chargé de la régulation, du contrôle et du suivi des activités des filières Hevéa et palmier à Huile, à savoir **le Conseil Hévéa-Palmier à Huile (CHPH en abrégé)**. L'exercice de la profession d'**exportateurs des produits de l'Hévéa** est subordonné à l'obtention d'un **Agrément** délivré par le Conseil Hévéa-Palmier à Huile, sous la tutelle du **Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural**, conformément à [l'Article 11 de la Loi n°540 du 03 Août 2017](#).

L'exportation des produits de l'Hévéa donne également lieu au paiement, par l'exportateur, de **droits et taxes dus à l'État** - Cf. Liste DUS 2018

II-HABILITATION À EXPORTER

L'exportation de produits de l'Hévéa (caoutchouc usiné et fonds de tasse (caoutchouc brut)) est réservée aux opérateurs ci-dessous, **à la condition que ceux-ci soient titulaires d'un Agrément en Qualité d'Exportateur en cours de validité** :

- Toute personne physique ou morale dont l'activité principale est la production des produits de l'Hévéa.
- Les sociétés commerciales de droit Ivoirien ayant pour objet l'exploitation de l'Hévéa.
- Les sociétés agro-industrielles de droit Ivoirien ayant pour objet l'exportation des produits de l'Hévéa.
- Les sociétés coopératives et leurs unions, fédérations ou confédérations opérant dans les filières Hévéa.

L'Agrément en Qualité d'Exportateur est délivré pour une période de cinq (5) années renouvelable par le Conseil Hévéa-Palmier à Huile en charge de la régulation, du contrôle et du suivi des activités des filières Hévéa. Cependant, à titre exceptionnel, et selon les Arrêtés Interministériels n°635 du 30 Novembre 2018 [A2018.635] et [A2018.663] n°663 du 27 Décembre 2018 portant autorisation exceptionnelle d'exportation de fonds de tasse d'Hévéa, il est accordé à tout opérateur une Autorisation Exceptionnelle d'Exportation de Fonds de Tasse d'Hévéa, et ce jusqu'au 31 décembre 2019. Ces opérateurs doivent obtenir au préalable une Autorisation Préalable d'Exportation délivrée par le Conseil Hévéa-Palmier à Huile

1. AGRÉMENT D'EXPORTATION (POUR LE CAOUTCHOUC USINÉ)

La demande d'Agrément doit être déposée à l'APROMAC qui vérifie et constitue le dossier et qui l'adresse au Ministre de l'Agriculture et du Développement Rural. Cette demande doit être accompagnée des documents suivants :

- Demande d'Agrément pour l'Exportation de Caoutchouc Naturel formulée par l'APROMAC.
- Copie des contrats passés avec les fournisseurs et les clients.
- Identification de l'opérateur : localisation géographique (adresse, téléphone, fax, email, etc.), présentation des dirigeants.
- Description des caractéristiques des méthodes d'usinage et du type de caoutchouc produit pour lequel l'agrément est sollicité (joindre un certificat d'analyse d'un laboratoire agréé).
- Liste et description du matériel d'usinage.
- Nombre de salariés et qualifications des responsables d'usine et/ou de plantation.
- Montant du capital.
- Décision d'Agrément à l'Investissement (délivrée par le CEPICI).
- Arrêté portant Agrément à l'Investissement (délivré par le Ministère de l'Économie et des Finances).
- Copie de l'Arrêté du Ministère de l'Environnement portant approbation de l'étude d'impact environnementale de l'implantation de l'usine.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Coût d'agrément : **500.000 F CFA.**

À la réception du dossier, le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural organise une **visite conjointe du site** avec le Ministère en charge du Commerce et le Ministère en charge de l'Industrie et effectuée un **Rapport de Visite**. Le Ministère de l'Agriculture prépare un **projet d'Arrêté portant Agrément d'Exportateur de Caoutchouc Usiné** pour signature du Ministre, auquel il joint les documents suivants :

- Rapport de la visite du site de l'usine effectuée par l'équipe mixte composée des Ministères en charge de l'Agriculture, en charge du Commerce et en charge de l'Industrie.
- Rapport du laboratoire d'analyse sur le produit issu du traitement.
- Copie du *Décret n° 212 du 10 Mars 1999* relatif à la commercialisation du Caoutchouc.
- Copie de l'Arrêté n°057 du 08 Juin 1999 [A99.057] fixant les conditions d'Agrément des Exportateurs de Caoutchouc Naturel.
- Copie de la Décision d'Agrément à l'Investissement délivrée par le CEPICI.
- Copie de l'Arrêté portant Agrément à l'Investissement délivré par le MPMEF.
- Copie de l'Arrêté portant approbation de l'étude d'impact Environnemental et Social délivré par le Ministère de l'Environnement.

Le **délai de délivrance d'un Agrément**, à partir du dépôt du dossier au Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural par l'APROMAC, est d'**un (1) mois au maximum**.

III-DOCUMENTS

1. AUTORISATION PRÉALABLE D'EXPORTATION (POUR LES FONDOS DE TASSE D'HÉVÉA)

Le dossier ne peut être déposé que par une **société légalement constituée**. Le dossier suivant est à **déposer au Conseil Hévéa-Palmier à Huile à l'Immeuble CAISTAB, 4^{ème} étage, Porte 11** :

- Remplir le Formulaire d'information de la structure (Lettre information structure).
- Lettre de demande.
- Extrait du Registre du Commerce et du Crédit Mobilier - A présenter une seule fois, lors de la première demande.
- Déclaration Fiscale d'Existence (DFE) - A présenter une seule fois, lors de la première demande.
- L'Attestation de Régularité Fiscale (ARF) en cours de validité et délivrée au Centre des Impôts du quartier où est domiciliée la société).
- Attestation de Régularité CNPS en cours.
- Pour les entreprises soumises à la déclaration en ligne (e-impôt) : le reçu ou l'attestation de paiement délivré par la Direction Générale des Impôts.

Coût du dépôt du dossier : **5.000 FCFA / Dossier**
Délai Obtention de l'Autorisation : les autorisations sont **délivrées au début de chaque mois**.
Délai de Validité de l'Autorisation : 2 mois à compter de sa date de délivrance

À noter

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Le **quota annuel global** accordé en 2019 accordé par l'Article 5 de l'Arrêté n°663 du du 27 Décembre 2018 [[A2018-663](#)] pour l'**exportation de fonds de tasse** est de **350.000 T**, ce qui équivaut à un quota global de **35.000 T/ mois** sur les 10 mois de récolte de l'Hévéa.
- L'Autorisation Préalable d'Exportation et les preuves de paiements délivrées par le Service des Impôts et par le Conseil Hévéa-Palmier à Huile sont des documents de recevabilité [pour l'exportation](#).

2. ATTESTATION D'EXPORTATION ET ENGAGEMENT DE CHANGE

Lorsque la **valeur de la marchandise à exporter est supérieure ou égale à dix (10) millions de FCFA**, une **Attestation d'Exportation** et un **Engagement de Change** sont nécessaires pour faire valider la **Déclaration d'Exportation en Douane** - Cf. *Règlement 09/1998/CM/ UEMOA*. L'**Attestation d'Exportation** - Cf. *Exemple AE* - et l'**Engagement de Change** - Cf. *Exemple EC* - sont établis **en ligne**, via le site transactionnel du *Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE)*. L'**accès au site** impose d'être **préalablement enregistré en tant qu'importateur, exportateur ou transitaire**. Les renseignements et documents à fournir sont les suivants :

- Code Exportateur Professionnel (ou Code Exportateur Occasionnel).
- Nom et adresse du Déclarant.
- Informations figurant sur la facture (nom du réceptionnaire, code SH de la marchandise, quantité, montant facturé...).
- Nom de la banque (en Côte d'Ivoire) impliquée dans la transaction.
- La Facture.

3. DÉCLARATION EN DOUANE

Liste des documents à transmettre au transitaire pour effectuer la **Déclaration Export en Douane** :

- Le Code Exportateur.
- La Facture Originale.
- L'Attestation d'Exportation (si la valeur est supérieure à dix (10) millions de FCFA, via le GUCE) (peut-être effectuée par le transitaire).
- L'Engagement de Change, via le GUCE (peut-être effectué par le transitaire).
- Le Certificat d'Origine (EUR1 ou UEMOA/CEDEAO ou Formule A).
- L'Agrément d'Exportateur (pour le caoutchouc usiné) ou [l'Autorisation Préalable d'Exportation \(pour les fonds de tasses\) pour l'année 2018](#).
- [Attestation Préalable d'Exportation \(Original\)](#).

4. CONTRÔLE QUALITÉ ET CONDITIONNEMENT DES FONDS DE TASSE

Le contrôle de la qualité et le conditionnement des fonds de tasse d'hévéa destinés à l'exportation par voie maritime doivent remplir les conditions suivantes :

- Avoir un taux de matière sèche ou Dry Rubber Content (DRC) supérieur ou égal à 65%.
- Être exempt de tout contaminant.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Les fonds de tasse d'hévéa destinés à l'exportation par voie maritime sont soumis à un contrôle qualité effectué par une société agréée par le CHPH et chargée de délivrer un **Certificat de Conformité**.

Conformément à la décision N°021/CHPH/DG/ du 12 Février 2019 du Directeur Général du Conseil Hévéa-Palmier à huile, les sociétés dont les noms suivent sont agréées, à titre exclusif, en qualité d'**Opérateur de Contrôle de la qualité des fonds de tasse d'Hévéa** destinés à l'exportation :

Structures	Contact(s)
SGS	(+225) 21 75 22 00 / (+225) 21 75 22 03
BUREAU VERITAS	(+225) 20 31 25 00
KMS	(+225) 21 35 02 05 / (+225) 21 35 22 74 / (+225) 34 71 82 29
ACE	(+225) 20 25 48 50
PHYTOCI	(+225) 21 24 03 12

Les fonds de tasse d'Hévéa doivent être également conditionnés dans un emballage étanche : les normes et les spécifications techniques de l'emballage et du conditionnement sont précisées par une note circulaire du CHPH en cours d'élaboration. Pour l'heure, le conditionnement, les normes et les spécifications sont déterminés par l'Article 4 de l'Arrêté n°635 du 30 Novembre 2018.

5. CERTIFICAT PHYTOSANITAIRE

Le contrôle phytosanitaire est effectué après le contrôle de qualité et du conditionnement. Il s'effectue soit sur les plates-formes aménagées par les acteurs, soit dans les Ports d'Abidjan ou de San Pedro, par la Direction de la Protection des Végétaux, du Contrôle et de la Qualité (DPVCQ) du Ministère de l'Agriculture

Le **Certificat Phytosanitaire** est délivré par la Direction de la Protection des Végétaux, du Contrôle et de la Qualité (DPVCQ) au Port d'Abidjan ou de San Pedro, **après embarquement** par voie maritime.

Procédure de Contrôle Phytosanitaire du Caoutchouc Usine à l'Exportation

Le transitaire en charge de l'exportation effectue une **Demande de Contrôle (DC) des produits** qui comprend :

- Une Demande de Contrôle Phytosanitaire en trois (3) exemplaires - [Cf fiche de demande de Contrôle Phytosanitaire].
- Une copie de l'Agrément d'Exportation.
- Le Certificat de Conformité délivré par l'Organisme Certificateur agréé pour la qualité et le conditionnement.
- Une Fiche de Données de Sécurité délivrée par l'organisme certificateur agréé pour la qualité et le conditionnement.
- Une Demande de Suivi de Traitement Phytosanitaire.
- Paiement du Contrôle de l'Inspection Phytosanitaire soit 0.3 F CFA / kg - Cf. Arrêté Interministériel n°005 du 30 Décembre 2016.

Etapes	Opérations	Responsabilités	Délai
1	<p>Introduction d'un dossier de contrôle phytosanitaire auprès des services de l'Inspection Phytosanitaire au Port d'Abidjan ou de San Pedro, comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une Demande de Contrôle Phytosanitaire. • Une Demande d'Empotage. • Une copie de l'Agrément d'Exportation ou de l'Autorisation d'Exportation. • Une Demande de Fumigation. • Le certificat de conformité délivré par l'organisme certificateur agréé pour la qualité et le conditionnement. <p>Une fiche de données de sécurité délivrée par l'organisme certificateur agréé pour la qualité et le conditionnement.</p>	Exportateur (ou son transitaire)	24 h avant le début de l'intervention des services d'Inspection Phytosanitaire.
2	<p>Empotage des fonds de tasse de caoutchouc bien sec (le PH3 est inflammable sur les produits humides) sur le site choisi à cet effet.</p>	Exportateur (ou son transitaire) en présence de l'Inspection Phytosanitaire.	24h.
3	<p>Traitement Phytosanitaire en conteneur de 20 pieds :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au Phosphore d'Aluminium ou Phosphore de Magnésium. • Disposer le Phosphore Métallique dans des pochettes en tissu. • Dosage : 30 comprimés. • 30 comprimés répartis dans deux pochettes, à raison de 15 comprimés par pochette, placées sur les deux côtés opposés du conteneur. <p>Après 72 heures : les pochettes sont retirées et aussitôt le conteneur est refermé, plombé et prêt à l'exportation.</p>	Applicateurs sous la supervision des inspecteurs phytosanitaires.	72h.
4	<p>Délivrance de l'Attestation de Désinfection (AD).</p>	Applicateurs pendant la durée de la fumigation	24h.
5	<p>Emission d'une Autorisation de Mise à Quai (AMQ).</p>	Inspection Phytosanitaire.	24h.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

6	Embarquement / Délivrance du B/L après départ du navire.	Armateur /transitaire.	72h.
7	Soumission en ligne et Introduction de la Demande de Certificat Phytosanitaire comprenant : <ul style="list-style-type: none"> • Le brouillon du certificat édité à partir du GUCE. • Une Attestation de Désinfection (AD). • Une Demande de Contrôle Phytosanitaire. • Un Bulletin d’Embarquement. • Un Rapport d’Empotage. 	Exportateur (ou son transitaire).	24h.
8	Délivrance du Certificat Phytosanitaire à compter de l’introduction de la Demande de Certificat.	Inspection Phytosanitaire.	48h.

La DPVCQ effectue un **suivi des empotages** (dans les conteneurs) et supervise le **traitement phytosanitaire par fumigation des produits déjà conteneurisés** effectué par des applicateurs agréés par le Conseil Hévéa-Palmier à Huile.

Les frais de fumigation sont à la charge des exportateurs. La **durée du traitement** est de **72 heures** au terme de laquelle la DPVCQ effectue un **prélèvement d’échantillons, contrôle et analyse les produits**. Si l’inspection est satisfaisante, la DPVCQ émet alors une **Autorisation de Mise à Quai (AMQ)** et émet un **Rapport d’Inspection**.

Délai de validité du contrôle et de l’AMQ : [Cf. Tableau de Délais de Validité].

Procédures d’Inspection Phytosanitaire des Fonds de Tasse de Caoutchouc à l’Exportation

Remarque :

- Tout fond de tasse destiné à l’exportation est systématiquement soumis à la fumigation.
- Au terme des 72 heures de fumigation, le produit est embarqué sans dégazage, condition nécessaire pour prolonger l’action du fumigeant pendant le transport maritime.

Délivrance du Certificat Phytosanitaire

Pour les marchandises voyageant **par voie aérienne ou par voie routière**, le **Certificat Phytosanitaire est délivré immédiatement après l’Inspection Phytosanitaire**. Pour les marchandises voyageant **par voie maritime**, le transitaire doit déposer une **Demande de Certificat Phytosanitaire** comprenant :

- **Une Demande de Certificat Phytosanitaire.**
- **Une copie du Connaissance Maritime.**
- **L’Autorisation de Mise à Quai.**
- **Une Attestation de Fumigation.**
- **Le Rapport d’Empotage ou d’Embarquement.**

La délivrance du Certificat Phytosanitaire est gratuite et est effectuée dans les 48 h après le dépôt du dossier.

CHAPITRE 2 : LA DOUANE EN COTE D'IVOIRE

La réglementation du commerce extérieur, dans son application, nécessite la participation d'un certain nombre d'institutions parmi lesquelles la douane, acteur majeur. Cette administration sera définie, ses missions clarifiées et son organisation passée en revue. Les formalités en douane et plus spécifiquement le dédouanement seront analysés avec la documentation appropriée.

1. DEFINITION

La douane, même si elle peut valablement être assimilée aux notions de frontière ou de taxes, doit être perçue ici comme étant l'administration publique chargée de mettre en œuvre et de faire respecter les dispositions législatives et réglementaires auxquels sont soumis les mouvements des personnes et des biens à l'entrée et à la sortie du territoire.

2. MISSIONS

Elles sont multiples et variées et comprennent notamment :

2.1. La mission fiscale

C'est la plus connue du public ; elle est prépondérante et consiste à percevoir les droits et taxes exigibles sur les marchandises importées ou à exporter.

L'action douanière s'exerce sur l'assiette, la liquidation des droits, taxes et redevances perçus à l'entrée et à la sortie du territoire ivoirien au profit du budget national ou pour le compte d'autres administrations ou organisations sous régionales (UEMOA, CEDEAO).

Principales pourvoyeuses du Budget de l'Etat, les recettes douanières représentent environ la moitié des recettes fiscales de la Côte d'Ivoire.

2.2. La mission économique et d'incitation

Moins connue du public, elle revêt différents aspects :

- **L'incitation à l'investissement** par les avantages fiscaux et douaniers, par la modernisation et la promotion de régimes douaniers économiques et suspensifs favorisant le développement des entreprises : transit, entrepôt, admission temporaire...
- **La mise en œuvre de la politique commerciale** définie par l'UEMOA à travers notamment le tarif Extérieur Commun (TEC). Elle consiste avant tout en la protection et en la promotion des industries locales par :
 - La mise en œuvre d'instruments fiscaux de protection dans le cadre de l'UEMOA tels que la taxe dégressive de protection et la taxe conjoncturelle à l'importation, en cas de menace sur les productions nationales ;
 - la mise en œuvre de la politique commerciale définie par l'UEMOA à travers des instruments tels que le Tarif Extérieur Commun des douanes, les régimes préférentiels de droits, etc. ;

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- la modernisation et la promotion de procédures et régimes douaniers économiques favorisant le développement des entreprises : transit, entrepôt sous douane, entrepôt industriel, admission temporaire, perfectionnement.
- la protection des produits locaux par la surveillance des échanges extérieurs ;
- la promotion des échanges extérieurs : ici il est demandé aux services douaniers d'accompagner l'expansion des échanges internationaux en supprimant les entraves, les barrières non tarifaires.
- L'incitation à l'investissement par les avantages fiscaux et douaniers accordés aux opérateurs économiques.

Par ailleurs, la douane met à la disposition des autorités et des usagers des données économiques relatives aux importations et exportations de marchandises

2.3. La mission de protection

Elle concerne la protection :

- **Des intérêts de l'Etat** et des citoyens par :
 - La protection de la santé publique du fait du contrôle des médicaments, de la lutte contre le trafic illicite des produits stupéfiants, des contrôles sanitaires et phytosanitaires ;
 - La protection de la sécurité publique à travers le contrôle des importations d'armes et de munitions ;
 - La protection du patrimoine culturel et de l'environnement par le contrôle des exportations de biens culturels et l'application de la Convention de Washington sur les espèces de flore et de faune menacées d'extinction ;
 - La surveillance des mouvements de capitaux ;
 - Le contrôle des bagages, du fret, des colis postaux, des moyens de transport ;
 - La protection du consommateur par le contrôle de la qualité des produits alimentaires, le contrôle des normes techniques, la recherche des produits contrefaits, le contrôle des prohibitions ;
- **Des industries locales** par :
 - La mise en œuvre d'instruments fiscaux de protection dans le cadre de l'UEMOA tels que la taxe dégressive de protection (TDP) et la taxe conjoncturelle à l'importation (TCI) en cas de menace sur les productions nationales ;
 - La mise en œuvre du contingentement.

2.4. La mission de facilitation des échanges

Elle est apparue avec les exigences de la mondialisation ; il s'agit de :

- **La promotion des échanges** extérieurs par la suppression des entraves (barrières tarifaires ou non) ;
- **La réduction des exigences** en termes de procédures et de documents. Dans la pratique, il s'agit de :
 - Réduire les documents requis,
 - Simplifier les procédures de dédouanement,
 - Eliminer les pratiques contraignantes aux frontières,
 - Utiliser le scanner pour des contrôles non intrusifs,
 - Sécuriser et simplifier les opérations de transit,

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- Promouvoir de véritables recours en cas d'abus des services,
- Mettre en place une organisation efficiente des services basée sur l'usage des traitements informatisés pour un gain de temps.

2.5. La mission de coopération

Elle concerne la participation aux actions de coopération régionale dans le cadre notamment de l'UEMOA et de la CEDEAO.

2.6. La mission statistique

La douane élabore et diffuse les statistiques du commerce extérieur en ce qui concerne les comptes de produits et les comptes de pays.

3. ORGANISATION GENERALE

La Direction Générale des Douanes, placée sous l'autorité d'un Directeur Général, assisté de deux Directeurs Généraux adjoints nommés par décrets pris en Conseil des Ministres, est chargée de conduire la politique de l'Etat en matière de commerce international. Elle comprend:

- L'Inspection Générale des Douanes;
- La Direction de la Réglementation et du Contentieux;
- La Direction de la Coopération et de l'Assistance Administrative;
- La Direction de l'Analyse de Risques, du Renseignement et de la Valeur ;
- La Direction des Ressources Humaines et de la Programmation des Effectifs;
- La Direction des Moyens Généraux;
- La Direction de l'Informatique;
- La Direction des Services Douaniers d'Abidjan;
- La Direction des Services Extérieurs du Sud;
- La Direction des Services Extérieurs du Nord;
- La Direction des Enquêtes Douanières;
- La Direction de la Surveillance et des Interventions;
- La Direction des Statistiques et des Etudes Economiques;
- La Recette Principale des Douanes;
- La Direction de la Communication et de la Qualité.

Des Conseillers Techniques existent qui sont chargés de missions spécifiques confiées par le Directeur Général (notamment la coordination des réformes, la sécurisation des procédures douanières), ont rang de Directeur d'Administration Centrale.

L'administration des douanes est chargée :

- **De l'élaboration des projets de textes** législatifs et réglementaires et de l'application de cette réglementation dans les matières douanières;
- **De la préparation et du suivi des accords** douaniers bilatéraux et multilatéraux;
- **De la détermination de l'assiette**, de l'émission, de la liquidation et du recouvrement des droits et taxes inscrits au tarif des douanes;
- **Du contentieux de l'assiette** et du recouvrement ainsi que de la répression des infractions douanières;

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **De la protection économique du territoire;**
- **De l'élaboration et de la gestion des statistiques** du commerce extérieur ;
- **De l'élaboration et de l'application des mesures** législatives et réglementaires, notamment des annexes fiscales relatives aux matières douanières;
- **De l'exploitation et de la gestion** du Système de Dédouanement Automatisé des Marchandises (SYDAM).

4. FORMALITES PREALABLES AU DEDOUANEMENT

Après avoir défini le dédouanement, nous procéderons à l'explication des formalités qui la précèdent et qui consistent à l'endouanement de la marchandise.

4.1. Définition du dédouanement

C'est le fait de déclarer une marchandise pour la faire sortir de la zone sous-douane dans laquelle elle se trouve. Elle est l'œuvre du commissionnaire agréé en douane, mais est précédée d'un certain nombre de formalités qui elles relèvent de la responsabilité du transporteur.

4.2. La conduite en douane

C'est la formalité selon laquelle les marchandises importées ou à exporter, se doivent d'emprunter la route légale pour se rendre au bureau de douane le plus proche du lieu d'entrée ou de sortie. Cela revient soit à utiliser les voies aériennes pour rejoindre les aéroports, soit les voies maritimes et accoster dans les ports (Abidjan ou San Pédro), soit encore les voies ferrées ou les routes internationales pour se rendre au bureau le plus proche de la frontière franchie ou à franchir.

4.3. La mise en douane

C'est l'opération par laquelle le transporteur remet les documents afférant à sa cargaison importée ou à exporter au bureau de douane. Il s'agit essentiellement des manifestes de cargaison en transports maritime et aérien ou des lettres de voiture en ce qui concerne les transports terrestres.

4.4. L'attente de dédouanement

C'est l'étape qui permet aux marchandises (surtout importées) d'être stockées, en attendant leur dédouanement, sur les aires de stockage sous-douane.

CHAPITRE 3 : LE DEDOUANEMENT

Nous l'appréhenderons d'abord relativement aux documents exigibles et notamment la déclaration en détail, puis à travers la procédure mise en œuvre.

1- La déclaration en détail

1.1 Définition

C'est l'acte par lequel le commissionnaire agréé en douane (CAD) :

- **Assigne un régime douanier** (attribue une situation juridique) à la marchandise importée ou à exporter ;
- **Fournit toutes les informations sur cette marchandise** ;
- **S'engage à remplir toutes les obligations** qui découlent du régime douanier choisi.

1.2 Caractères

La déclaration en détail est un **document écrit, obligatoire, réglementaire, authentique, personnel, portable** et qui a une **valeur probatoire**.

1.3 Eléments essentiels à l'élaboration d'une déclaration

Il s'agit de :

- **L'origine de la marchandise** : lieu où elle a été produite, récoltée, extraite ou le lieu où elle a subi une transformation ou une ouvraison substantielles ;
- **Le régime douanier de la marchandise** : la situation dans laquelle sera mise la marchandise importée ou à exporter ;
- **L'espèce tarifaire de la marchandise** : c'est la dénomination attribuée à la marchandise dans la nomenclature du système harmonisé de dédouanement des marchandises ;
- **La valeur en douane de la marchandise** : c'est la valeur de la marchandise au moment et au lieu du franchissement de la frontière. A l'import, il s'agit généralement de la valeur CIF... de la marchandise ; quant à l'export, nous avons la valeur point de sortie, représentée selon les modes par FOB... ou FCA... hors taxes.

1.4 Les documents exigibles pour la déclaration en douane

Pour lever une déclaration en détail, il faut fournir un certain nombre de documents. La production des documents est nécessaire en fonction de la nature, de la destination, de la valeur, de l'origine des marchandises.

Tous les documents ne sont pas produits au même moment dans la procédure de dédouanement. Certains sont exigés à la recevabilité, d'autres le sont dans la phase de vérification de la déclaration. Ces documents proviennent de divers ministères et administrations et peuvent être classés en documents généraux et documents spécifiques.

2. Les documents généraux

Ils sont exigibles pour toute opération ; ce sont :

- Les documents de transport : Le connaissement original (CNT) ou Bill of Lading (BL) pour les envois par mer ; la Lettre de Transport Aérien (LTA) ou Air Way Bill (AWB) pour les envois par voie aérienne et la Lettre de Voiture (LV) ou DUT (Document Unique de Transport) pour les envois continentaux ;

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- La facture fournisseur authentique ;
- Le certificat d'assurance ;
- La facture Fret ;
- L'attestation de vérification (AV) le cas échéant ;
- La liste de colisage ;
- La quittance si le mode de règlement des droits et taxes est comptant ;
- L'attestation d'exportation (à l'exportation) ;
- L'engagement de change (à l'exportation) ;
- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) délivré par (l'OIC)
- Le certificat d'origine (UEMOA, CEDEAO éventuellement).

2.1 Les documents spécifiques

Ils sont en rapport soit avec les régimes douaniers, soit avec la nature des marchandises.

2.1.1 Les documents en relation avec les régimes douaniers

- **Pour l'Admission Temporaire pour Transformation (ATT) :**
 - La Décision d'admission temporaire ;
 - Le tableau prévisionnel annuel ;
 - La fiche technique production ;
 - Le mode de cautionnement : cautionnement bancaire, par crédit d'enlèvement, par chèque certifié...)
- **Pour l'Admission Temporaire Ordinaire ou Exceptionnelle :** la lettre du Directeur Général des Douanes.
- **Pour la Convention ATA (admission temporaire admission) :** le Carnet ATA.
- **Pour le transit :**
 - La fiche d'emportage ;
 - Le carnet TRIE ;
 - La déclaration d'entrée pour les déclarations d'apurement.
- **Pour les entrepôts :** L'agrément d'entrepôt réel, fictif, ou spécial.

2.1.2 Les documents en relation avec la nature des produits

❖ A l'exportation

- **Pour le café, le cacao et leurs dérivés :**
 - Un agrément d'exportateur ;
 - Le bulletin d'analyse ;
 - Le bulletin « Formule 1 » ;
 - Le Bulletin de Vérification (B.V) ;
 - L'autorisation d'emportage (BCC) ;
 - L'autorisation préalable d'exportation (APE)
 - Le certificat d'origine EUR1 ;
 - Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **Pour le bois :**

- Un agrément d'exportateur ;
- La fiche de spécification délivrée par la Direction Générale des Eaux et Forêts ;
- Le certificat d'origine EUR1 ;
- Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO.
- L'autorisation préalable d'exportation (APE)

- **Pour le coton et la noix de cajou (anacarde) :**

- Le certificat de poids délivré par Audit Contrôle et Expertise (ACE) ;
- Le certificat de contrôle qualité délivré par ACE ;
- Le certificat d'origine EUR1 (pour les pays de l'Union Européenne) ;
- L'autorisation d'exportation délivrée par l'Autorité de Régulation du Coton et de l'Anacarde (ARECA).

- **Pour les pierres et métaux précieux :**

- L'autorisation des Finances Extérieures ;
- L'autorisation délivrée par les Ministères des Mines et de l'Economie ;
- Le certificat de contrôle délivré par la SODEMI.

2.2 La procédure de dédouanement

Nous nous pencherons essentiellement sur le cas des importations (maritimes et aériennes). Il faudrait que l'importateur ait satisfait aux conditions d'accès et qu'il se soit fait enregistrer au **Système de Dédouanement Automatisé des Marchandises (SYDAM)**.

2.2.1 La procédure à l'import maritime

Elle comprend plusieurs étapes elles-mêmes constituées de plusieurs formalités :

- A la commande :
 - Domiciliation de la facture pro forma à la banque ;
 - Levée de la DAI auprès de la douane si FOB... \geq 500.000 F CFA.
- A l'embarquement de la marchandise :
 - Etablissement et validation du BSC auprès de l'office ivoirien des chargeurs (OIC) ;
 - Emission de l'attestation de valeur (AV) par le bureau d'analyse et gestion des risques (BAGR) et BIVAC ;
- **Avant l'arrivée de la marchandise :**
 - Etablissement de l'ordre de transit (OT) ;
 - Consultation de l'attestation de valeur au SYDAM ;
 - Etablissement du manifeste SYDAM (pour les marchandises conteneurisées, le CAD établit également une déclaration sommaire de type CNT).
- **Après le débarquement de la marchandise :**
 - Levée de la déclaration en détail dès la mise en ligne du manifeste ;
 - Vérification le cas échéant qui débouche sur l'obtention du bon à enlever (BAE) puis l'activation du bon de livraison (BDEL) par l'acconier ;

- **Pour les effets personnels** : le Visa fiscal de sortie.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

❖ **A L'importation**

- **Pour les produits halieutiques, carnes et laitiers, fruits et légumes** :

- L'autorisation d'importation délivrée par le Ministère en charge de la Production Animale

- Le certificat d'origine

- Le Visa des Services phytosanitaires (Ministère de l'Agriculture)

- Le certificat de non radioactivité pour les produits laitiers

- **Pour les produits pharmaceutiques** :

- L'autorisation d'importer délivrée par la Direction de la Pharmacie et du médicament ;

- L'autorisation d'enlever délivrée par la Direction de la Pharmacie et du Médicament.

- **Pour les effets personnels (déménagement)** :

- Un certificat de déménagement délivré par les Services administratifs du pays de départ ;

- Un inventaire détaillé, daté et signé par le détenteur des effets et objets mobiliers constituant son déménagement et revêtu d'une attestation par laquelle il déclare sur l'honneur que ces effets et objets sont en cours d'usage et lui appartiennent depuis au moins six mois.

- **Pour les animaux vivants** :

- Le certificat de vaccination (bovins, équidés.) ;

- Le certificat de salubrité pour les viandes et abats comestibles ;

- Le certificat pour les abeilles, couvain ;

- Le certificat sanitaire pour les poussins, œufs à couvrir ou à consommer ;

- Le certificat sanitaire pour les reproducteurs de race pure ;

- Le certificat zoo pour les oiseaux ;

- Le certificat zoo sanitaire pour les semences de géniteur.

- **Pour les espèces de faune et de flores sauvages menacées d'extinction et produits issus de ces espèces (convention de Washington)** : une autorisation de la Direction en charge de la protection de la nature, Ministère de l'environnement et des Eaux et Forêts est nécessaire.

- **Pour les dépouilles mortelles** : le certificat de non contagion.

- **Pour les véhicules d'occasion** :

- La carte grise étrangère du véhicule ;

- La fiche CIVIO et d'évaluation délivrée par la SICTA ;

- Le Compte Contribuable délivré par la DGI ;

- Le Code Importateur (pour les professionnels) ;

- Le Code Importateur Occasionnel délivré par le Service d'Attribution du Code Occasionnel ;

- Le visa de ré immatriculation délivré par le Bureau Central National Interpol ;

- Le connaissance original ;

- Le registre de commerce (pour les professionnels) ;

- La copie de la Carte Nationale d'Identité ou de la Carte de Séjour.

- Paiement des droits et taxes et transmission le cas échéant des pièces comptables.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **Pour les produits concernés par les exonérations des droits et taxes :**
 - L'autorisation de franchise ;
 - La Décision d'exonération.
- **Pour les produits originaires de l'UEMOA et de la CEDEAO :**
 - Le certificat d'origine UEMOA et CEDEAO ;
 - La déclaration d'exportation du pays d'origine.
- **Pour les armes et munitions :**
 - L'autorisation préalable d'importation (API) ;
 - Le permis de dédouaner délivré par le Ministère de la Sécurité.
- **Pour les pierres et métaux précieux :** l'attestation de la SODEMI.
- **Pour la friperie :** le Certificat de fumigation.

2.2.2 La procédure à l'import aérien

Ici également plusieurs étapes sont observées qui sont analogues à celles décrites plus-haut :

- A la commande :
 - Domiciliation de la facture pro forma à la banque ;
 - Levée de la DAI auprès de la douane (si FOB... \geq 1.500.000 F CFA ou 3.000.000 F CFA.) ;
 - Transmission des documents à BIVAC pour inspection.
- A l'embarquement de la marchandise : Emission de l'AV par BIVAC qui la transmet au BAGR pour validation et transfert au SYDAM.
- Avant l'arrivée de la marchandise :
 - Consultation de l'AV au SYDAM.
 - Etablissement de l'ordre de transit (OT).
- Après l'arrivée de l'avion :
 - Etablissement du manifeste par la régie ;
 - Contrôle à destination et établissement de l'AV ;
 - Vérification et enlèvement de la marchandise ;

Paiement des droits et taxes.

CHAPITRE 4 : LES REGIMES DOUANIERS

Nous allons les définir et en faire la typologie.

4.1 Définition

Un régime douanier est une situation juridique dans laquelle un importateur ou un exportateur, par le biais d'un CAD, place sa marchandise en fonction de ses besoins ou de ses moyens.

4.2 Typologie

Nous avons des régimes douaniers généraux et des régimes douaniers particuliers.

4.2.1 Les régimes douaniers généraux

Il s'agit des régimes qui rendent compte de la situation normale et générale à l'import (mise à la consommation) et à l'export (exportation définitive). **Ce sont des régimes de droit commun parce qu'ils sont assujettis au paiement des droits et taxes de douane ; ils sont dits définitifs car ils traduisent la situation définitive de la marchandise.** Nous pouvons citer entre autres :

- La mise à la consommation directe codée D3 - C 100 ou IM 4000 ;
- La mise à la consommation en suite d'entrepôt notée D3 SE – C 300 ou IM 4070 ;
- La mise à la consommation en suite d'admission temporaire : D3 SAT – C 500 ou IM 4050 ;
- L'exportation définitive de produits pris sur le sol ivoirien ; codes : D6 – E 100 ou EX 1000.

4.2.2 Les régimes douaniers particuliers

Ce sont des régimes qui s'appliquent dans des situations particulières différentes des situations normales. Ils sont économiques parce qu'ils répondent efficacement aux différents besoins des opérateurs et leur permettent de développer leurs capacités concurrentielles, servant ainsi l'économie ivoirienne. Ce sont des régimes suspensifs car la quasi-totalité des droits y sont suspendus, et, provisoires, car les marchandises sont appelées à changer de situation.

4.2.2.1 Intérêt

Les régimes douaniers économiques ont été conçus pour répondre efficacement aux différents besoins des opérateurs.

Les régimes douaniers économiques procurent à l'entreprise d'importants avantages :

- Ils confortent la vocation commerciale de l'entreprise et lui permettent de développer sa capacité concurrentielle sur les marchés internationaux.
- Ils contribuent à promouvoir une politique orientée vers l'exportation en procurant divers avantages lorsque l'on souhaite.

Ils permettent notamment :

- L'entreposage des marchandises sous douane ;
- La transformation de matières premières et des produits semi ouvrés dont les produits dérivés compensateurs sont destinés à l'exportation ;

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- L'exportation des marchandises pour réparation, complément d'ouvrage, utilisation, exposition ;
- L'importation de produits, de biens destinés à être transformés avant leur exportation
- L'importation de matériels pour la réalisation de grands travaux, pour des démonstrations ;
- Le transit national ou international.

Ces régimes permettent ainsi de :

- Constituer des stocks sous-douane ;
- Alléger les charges de trésorerie des entreprises ;
- Mener des activités de stockage : par la mise en entrepôt (réel, fictif ou spécial) : D11 – S 300 ou IM 7000.
- Mener des activités de transformation, de réparation ou d'utilisation par :
 - L'admission temporaire pour transformation, ordinaire ou de matériels d'entreprise : D18 – S 500 ou IM 5200, 5000 ou 5100.
 - L'entrée en usine exercée : D12 – S 459 ;
 - L'exportation temporaire : D56 – E 810 ou EX 2000 ;
 - La réimportation en suite d'exportation temporaire : D53 – C 800 ou IM 6000.
- Permettre la circulation des marchandises entre deux (02) bureaux de douane : par le transit national (D15 – S 111 ou IM 8000) ou international (D 25 - S 200 ou IM 8200).

Pour toutes ces activités (stockage, transformation et utilisation des marchandises), les régimes économiques font bénéficier d'importants avantages tels que :

- La suspension des droits et taxes applicables ;
- La non application des mesures de contrôle du commerce extérieur ;
- L'octroi d'avantages fiscaux et financiers attachés à l'exportation.

4.2.2.2 Formalités générales d'utilisation

Les opérations souscrites sous régimes économiques en douane, doivent, sauf pour des cas d'exception prévues par la réglementation, être couvertes par une garantie matérialisée soit par la consignation d'un montant fixé par l'Administration, auprès du Receveur des douanes, soit par la caution bancaire ou toute autre forme de caution agréée.

Ces opérations donnent lieu à la souscription de déclarations acquit-à-caution comportant, outre la déclaration détaillée de marchandises, l'engagement du soumissionnaire et de sa caution, le cas échéant, à honorer les engagements souscrits.

Elles peuvent être couvertes par les documents prévus par les conventions internationales auxquelles la Côte d'Ivoire adhère (carnet TRIE, ATA...).

Nous allons étudier les principaux régimes douaniers utilisés que sont l'entrepôt, l'admission temporaire et le transit.

4.2.2.3 Le régime de l'entrepôt

- **Définition**

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

Le régime de l'entrepôt est le régime douanier en application duquel les marchandises importées sont stockées sous contrôle de la douane dans un local agréé à cet effet en suspension des droits et taxes à l'importation. Ce régime peut être utilisé lorsque l'importateur, ayant sans doute bénéficié d'opportunités d'achat, souhaite stocker ses marchandises en attente de leur destination finale ou des moyens pour les mettre à la consommation. L'Entrepôt peut être réel, spécial ou fictif.

- **Effets de l'entrepôt**

Les marchandises placées en entrepôt sont réputées être hors du territoire douanier, selon le principe d'extraterritorialité. A la sortie de l'entrepôt, elles peuvent recevoir toutes les destinations possibles (mise à la consommation, réexportation etc.).

- **Modes d'entrepôt et durées**

- Entrepôt Réel : il est concédé à une collectivité ou à un organisme public ; durée de séjour : 3 ans au maximum.
- Entrepôt Spécial : Il est prévu pour des marchandises nécessitant des précautions ou des installations particulières ; il appartient à un importateur. Durée de séjour : 2 ans au maximum.
- Entrepôt fictif : Il appartient à un importateur ou à commissionnaire en douane agréé, durée de séjour : 18 mois au maximum.

Toutes ces durées peuvent faire l'objet de prorogation de six (06) mois non renouvelable après une demande formellement adressée à la Direction Générale des Douanes au plus tard un (01) mois avant l'échéance. Sans cette disposition, les marchandises encore en entrepôt devront soit être réexportées (si elles sont interdites de vente en Côte d'Ivoire) ou mises à la consommation avec la liquidation des droits et taxes exigibles.

4.2.2.4 L'admission temporaire

- **Définition**

L'Admission Temporaire (AT) est le régime douanier qui permet de recevoir dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes à l'importation, certaines marchandises, destinées en principe, à être réexportées **dans un délai déterminé, après avoir subi une transformation, une ouvraison, une réparation ou une utilisation pendant la durée en question.**

Ce régime est utilisé lorsque des intrants, du matériel d'entreprise pour travaux ou réparation ou des marchandises à présenter, doivent être importés. On distingue ainsi : l'Admission Temporaire pour Transformation (ATT), l'Admission Temporaire Ordinaire (ATO) et l'Admission Temporaire de Matériel d'Entreprise (ATME).

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **Intérêt**

Le but principal de ce régime est de permettre aux entreprises nationales d'offrir leurs produits sur les marchés étrangers à des prix compétitifs (AT T). il permet également de présenter des échantillons commerciaux, des marchandises aux foires et expositions, ou des matériels d'entreprise pour travaux, réparations essais (ATME) sans avoir à supporter les droits et taxes sur ces biens.

- **Principes du régime d'Admission Temporaire**

Le régime implique en règle générale, la suspension totale des droits et taxes à l'importation.

Les produits finis, dits compensateurs (ATT) sont destinés à la réexportation, en exemption de tous droits et taxes.

Toutefois, pour bénéficier de ce régime, le pétitionnaire doit déposer une demande d'autorisation auprès de la Direction Générale des Douanes et souscrire un engagement cautionné ou utiliser le carnet ATA.

- **Durées de séjour en Admission Temporaire :**

- L'Admission Temporaire pour transformation : la durée maximum est de 12 mois avec la possibilité pour l'importateur d'obtenir une prolongation de six mois sur une demande justifiée.
- L'Admission Temporaire ordinaire : la durée est fonction du temps de présentation, de réparation ou d'essai.
- L'Admission Temporaire de matériel d'entreprise : le matériel est admis pour la durée totale des travaux.

Il est à noter que lorsque le terme est échu sans qu'une demande de prorogation n'ait été déposée à la Direction Générale des Douanes, les biens sont alors considérés comme étant mis à la consommation avec notamment la liquidation des droits et taxes ou la réexportation selon que les biens peuvent être admis sur le territoire ou non.

- **Définition**

Le transit est un régime qui permet le transport des marchandises sous douane d'un bureau de douane à un autre.

Le transit est dit interne quand il y a déplacement de marchandises d'un point du territoire douanier à un autre.

Il est dit international quand il se fait entre pays.

- **Effets du régime**

Les marchandises acheminées sous ce régime bénéficient de la suspension des droits et taxes, des prohibitions, restrictions applicables. Elles circulent sous couvert d'un acquit à caution ou tout document prévu par des conventions auxquelles la Côte est partie (Ex : carnet TRIE au niveau de la CEDEAO).

- **Exigences du régime**

Le délai d'accomplissement de l'opération de transit (délai de route) et l'itinéraire à suivre pour convoier les marchandises sont fixées par le bureau de départ. L'opération est couverte par une

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

caution pour prévenir les cas de fraude.

N B : Pour tous ces régimes, en particulier pour ceux d'entrepôt et d'A T, les manquants constatés pendant les contrôles réguliers effectués par la douane seront considérés comme ayant été mis à la consommation et feront donc l'objet du paiement des droits et taxes correspondants.

4.2.2.5 L'exportation préalable

Dans ce régime, les matières premières à mettre en œuvre ont été préalablement mises à la consommation par le paiement des droits et taxes. Elles sont donc en libre circulation au moment de leur transformation.

La technique utilisée consiste à accorder l'exonération des droits et taxes à l'importation pour des marchandises équivalentes (c'est-à-dire identiques par leur espèce, leur qualité et leurs caractéristiques techniques) à celles qui ont été transformées pour obtenir des produits exportés du territoire douanier. Ne peuvent bénéficier du régime, que les entreprises agréées par décision du Directeur Général des Douanes.

4.2.2.6 Les usines exercées

Les usines exercées sont des établissements placés sous la surveillance permanente de l'Administration des Douanes en vue de permettre la mise en œuvre ou la fabrication de produits en suspension totale ou partielle des droits et taxes dont ils sont passibles (SIR, SMB).

CHAPITRE 5 : LA LIQUIDATION DES DROITS ET TAXES DE DOUANE

Nous nous proposons de les définir, d'en donner la composition, de les déterminer et de donner leurs modalités de paiement.

5.1 Définition

Ce sont les droits et taxes exigibles sur les marchandises importées ou à exporter.

5.2 Composition

Elle diffère selon qu'on se trouve à l'import ou à l'export :

- **A l'import** nous avons une **taxation ad valorem** composée :
 - Des droits inscrits au TEC et qui se présentent suivant le tableau ci-après :

Tableau des droits inscrits au TEC

Catégorie	Marchandises concernées	Droit de douane	Redevance statistique	Prélèvement Communautaire de	Prélèvement	Prélèvement Communautaire CEDEAO (PCC)
-----------	-------------------------	-----------------	-----------------------	------------------------------	-------------	--

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

		(DD)	(RSTA)	Solidarité (PCS)	Union Africai ne (PUA)	
0	Bien sociaux essentiels relevant d'une liste limitative	0 %	1 %	0.8 %	0.2%	0,5 %
1	Biens de première nécessité, d'équipement, matières premières de base, intrants spécifiques	5 %	1 %	0.8 %	0.2%	0,5 %
2	Autres intrants et produits intermédiaires	10 %	1 %	0.8 %	0.2%	0,5 %
3	Biens de consommation finale et autres produits non repris ailleurs	20 %	1 %	0.8 %	0.2%	0,5 %

Remarques : - Les taux sont exprimés en fonction de la valeur taxable (VT) : généralement la valeur en douane si elle n'est pas ajustée ou s'il n'y a pas de valeur mercatoriale;
- Le PCS, le PCC et le PUA sont exigibles sur les marchandises importées de pays respectivement hors UEMOA, hors CEDEAO et hors UA.

- **Des Accises** : il s'agit des taxes prélevées de façon spécifique sur certaines marchandises telles que l'alcool, le tabac, la viande, la tomate...
- **De la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)** ; c'est une taxe dont l'assiette est formée de la valeur taxable majorée de tous les droits et taxes à caractère fiscal (DD, RSTA, Accises) ; son taux normal est de **18 %**.
- **De la Taxe Supplémentaire Douane (TSD)** : taxe forfaitaire dont le montant est fixé à **20.000 F CFA** par déclaration.
- **De la Taxe de sûreté (T.S)**: est intégrée chaque fois qu'on a affaire à des marchandises conteneurisées ; son tarif est de **84.892 F CFA** par EVP.
- **De l'APSNET** : elle a été instaurée avec l'avènement du SYDAM WORLD ; son montant est fixe et s'élève à **15.500 F CFA** par déclaration.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **A l'export la taxation est plutôt spécifique** ; c'est-à-dire qu'elle porte sur la nature, le nombre, le volume ou le poids de la marchandise. Elle se matérialise par le Droit Unique de Sortie (DUS).

5.3 Détermination

La détermination se fera par le canal d'un principe et d'une application dans le cas d'une importation.

Principe : La détermination des droits et taxes de douane à l'importation se fait en additionnant simplement l'ensemble des droits et taxes exigibles déterminés à partir de leurs taux :

Droits et Taxes (D & T) = DD + RSTA + Accises + TVA + PCS + PCC + PUA + TSD + Taxe de sûreté + APSNET

Ainsi : $DD = \text{taux } DD \times VT$

$RSTA = \text{taux } RSTA \times VT$

Accises = (calculs spécifiques à la nature de la marchandise)

$TVA = \text{taux } TVA \times (VT + DD + RSTA + \text{Accises})$

$PCS = \text{taux } PCS \times VT$

$PUA = \text{taux } \times VT$

$PCC = \text{taux } \times VT$

$PUA = \text{taux } \times VT$

TSD = 20.000 F CFA par déclaration

T.S = 84.892 F CFA par EVP

APSNET = 15.500 F CFA par déclaration

Ce type de calcul est le type usuel ; mais on peut, pour des raisons de célérité, utiliser le taux cumulé (TC) ; ainsi, $D \& T = TC \times VT + TSD + T.S + APSNET$ avec :

$TC = \text{taux } DD + \text{taux } RSTA + \text{taux } TVA (100 \% + \text{taux } DD + \text{taux } RSTA) + \text{taux } PCS + \text{taux } PCC$

Application : Importation de produits intermédiaires originaires de Belgique dont la valeur CFR_{Abj} est de 12.000.000 F CFA, la prime d'assurance s'élevant à 0,4 % de (CIF + 10 % CIF). La TVA est prise à son taux normal ; tenir compte de la TSD.

TAF : Déterminez les droits et taxes exigibles pour cette importation.

5.4 Modalités de paiement

Le paiement des droits et taxes peut se faire :

- **Au comptant** ;
- **A crédit** : dans ce cas, nous avons deux (02) possibilités :
 - **Soit par le crédit d'enlèvement** : le règlement doit alors avoir lieu dans les 10 jours qui suivent la déclaration ; les droits sont alors majorés de l'agio trésor ou crédit d'enlèvement. Le taux est de **0,2 %** des droits et taxes.

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)

- **Soit par l'obligation cautionnée** : lorsque les droits et taxes atteignent les 5.000.000 F CFA ; le paiement a lieu dans les 60 jours date de la déclaration, sur la base suivante :

Obligation cautionnée = Droits et taxes + Intérêt de crédit

Intérêt de crédit = 1,75 % Base taxable

Base taxable = Droits et taxes – (PCS + PCC)

MANAGEMENT DU TRANSIT INTERNATIONAL (MTI)