

# SOMMAIRE

## Logistique internationale

- FICHE 1** Les incoterms 2020
- FICHE 2** La logistique internationale
- FICHE 3** Le transport maritime
- FICHE 4** Le transport aérien
- FICHE 5** Les transports terrestres intercontinentaux
- FICHE 6** Les assurances transport

## Opérations douanières et intracommunautaires

- FICHE 7** Les opérations de dédouanement
- FICHE 8** Les opérations intracommunautaires
- FICHE 9** Les régimes économiques douaniers

## Aspects juridiques des opérations de commerce international

- FICHE 10** Les contrats de commerce courant
- FICHE 11** La protection des marques, dessins, modèles et le dépôt de brevet

## Gestion des risques liés aux opérations de commerce international

- FICHE 12** Les risques
- FICHE 13** Principes généraux de l'assurance-crédit
- FICHE 14** Le risque de change
- FICHE 15** La couverture du risque de change

## Aspects financiers des opérations de commerce international

- FICHE 16** Les instruments et techniques de paiement
- FICHE 17** Zoom sur le crédit documentaire
- FICHE 18** Les PBIS 2013 et documents du crédit documentaire
- FICHE 19** L'obligation bancaire de paiement (OBP)
- FICHE 20** Zoom sur la lettre de crédit *stand-by*
- FICHE 21** Le financement à court terme
- FICHE 22** Les cautionnements et garanties Internationaux
- FICHE 23** Les financements hors commerce courant

## Définition

Les incoterms désignent les conditions de vente nationales et internationales (**International Commercial Terms**) et sont définis par la Chambre de commerce internationale.

Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport (exemple : FOB Le Havre).

Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison.

## Classification des incoterms

Catégories incoterms	Sigles	Point de transfert de frais	Points de transfert de risques
Tous modes de transport	EXW à l'usine (VD) <sup>(1)</sup>	Locaux du vendeur Remise au 1er transporteur	
	FCA Free Carrier (VD)		
	CPT Carriage Paid To... (VD)	Au point de destination convenu	Remise au 1 <sup>er</sup> transporteur
	CIP Carriage Insurance Paid to (VD)	Au point de destination convenu assurance incluse	
	DPU <sup>(2)</sup> Delivered At Place Unloaded (VA) <sup>(3)</sup>	Le terminal peut être maritime, aérien ou routier... Au point de livraison convenu, marchandise déchargée	Au point de livraison convenu, marchandise déchargée
	DAP Delivered at Place (VA)	À destination au point de livraison convenu, non dédouané et non déchargé	Au point de livraison convenu
	DDP Delivered Duty Paid (VA) <sup>(4)</sup>	À destination au point de livraison convenu, formalités de douane et droits acquittés	
Transport maritime	FAS Free Along Side Ship (VD)	Au port de départ convenu, le long du navire désigné par l'acheteur	
	FOB Free on Board (VD)	Marchandise à disposition de l'acheteur à bord <sup>(5)</sup> du navire désigné par l'acheteur, dans le port d'embarquement convenu	
	CFR Cost and Freight (VD)	Au port de destination convenu avant le déchargement	Marchandise à bord du navire désigné dans le port d'embarquement convenu
	CIF Cost, Insurance, Freight (VD)	Au port de destination convenu assurance comprise, avant le déchargement	

(1) VD : vente départ.

(2) DPU : le vendeur doit décharger la marchandise du moyen de transport principal.

(3) VA : vente arrivée.

(4) L'incoterm FOB est inadapté pour les envois en conteneur, le FCA est plus adapté.

(5) Suppression de la référence au bastingage. Les marchandises doivent être placées à bord.

## Répartition des frais selon les incoterms 2020

FRAIS	Transport multimodal							Maritime ou fluvial			
	Transfert de risques au départ ou livraison au départ			Transfert de risques à l'arrivée ou livraison à l'arrivée				Transfert de risques au départ ou livraison au départ			
	E X W	F C A	C P T	C I P*	D A P	D P U	D D P	F A S	F O B	C F R	C I F
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement au départ	A	V Locaux vendeur	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Douane export	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Préacheminement jusqu'au terminal	A	V Lieu désigné	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutention ou approche portuaire	A	A	V	V	V	V	V	V****	V À bord du navire	V	V
Transport principal	A	A	V	V	V	V	V	A	A	V	V
Assurances transport	A	A	A	V	V	V	V	A	A	A	V**
Déchargement du transport principal	A	A	A	A	V Option	V	V	A	A	A	A
Post-acheminement	A	A	A	A	V/A	V Option	V	A	A	A	A
Douane import	A	A	A	A	A	A	V***	A	A	A	A
Déchargement à l'arrivée	A	A	A	A	V/A	V	A	A	A	A	A

La prise en charge des opérations de déchargement par le vendeur ou l'acheteur va dépendre de la localisation géographique indiquée derrière l'incoterm DAP, soit le terminal de déchargement du transport principal, soit un lieu en fin de post-acheminement.

\* CIP : assurance « ad valorem » tous risques au profit de l'acheteur.

\*\* CIF : assurance « ad valorem » avec couverture minimale au profit de l'acheteur.

\*\*\* DDP : dans l'intérêt du vendeur, prévoir le dédouanement import à l'exclusion de la TVA locale.

\*\*\*\* FAS : livraison le long du navire selon les *liner terms* qui peuvent inclure les frais de mise à bord dans le prix du fret maritime.

## Choix de l'incoterm

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur.

Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin.

Le choix de l'incoterm a une incidence sur la gestion de certaines techniques de paiement comme le crédit documentaire.

## Enjeux de la logistique internationale

Le choix de la solution transport se fait en fonction de contraintes commerciales, géographiques et techniques liées à la nature de la marchandise.

Les expéditeurs doivent mettre en place des solutions qui assurent la sécurité des marchandises et des délais au meilleur coût possible.

Les intervenants dans la chaîne logistique sont des transporteurs, des mandataires ou des commissionnaires de transport qui se chargent de la réalisation de l'opération ainsi que du dédouanement dans certains cas.

Les expressistes ou intégrateurs garantissent les délais mais gèrent de petits colis. Il n'est pas nécessaire de demander une cotation puisque les tarifs sont publiés.

### Comparaison des statuts des intervenants

Commissionnaire	Transitaire
<p>Nature de la mission</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organise et coordonne le transport en choisissant les sous-traitants</li> <li>• Est responsable de ses fautes ainsi que de celles de ses substitués</li> <li>• Obligation de résultats</li> </ul>	<p>Nature de la mission</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exécute les ordres de son client (mandant)</li> <li>• Ne choisit pas les transporteurs et n'est responsable que de ses propres fautes</li> <li>• Obligation de moyens</li> </ul>
<p>Professions concernées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupeur aérien ou maritime</li> <li>• Affréteur routier</li> </ul>	<p>Professions concernées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transitaire, agents de liaison entre deux modes de transport</li> <li>• Agent aérien</li> <li>• Transitaire portuaire</li> <li>• Agent maritime</li> <li>• Consignataire du navire</li> </ul>

## Facturation des opérations

La facture du transporteur ne comprend aucune particularité hormis l'exonération de TVA à l'exportation.

La facture du transitaire ou du commissionnaire est payable sous 30 jours et fait apparaître des frais spécifiques :

- à l'importation notamment, elle reprend le montant de la liquidation douanière (droits de douane, TVA et taxe parafiscale éventuelle) ;
- à l'exportation, tous les frais liés à une opération d'exportation, tout comme la facture commerciale elle-même, ne sont pas soumis à la TVA.

Les opérations intracommunautaires font l'objet d'un traitement fiscal spécifique (voir fiche 8).

## Catégories de frais afférents aux opérations export/import des transitaires

Libellés	Régime TVA à l'importation	Régime TVA à l'exportation
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sommes acquittées au titre des droits ou des taxes à la douane</li> </ul>	Non taxable	Ce libellé n'existe pas à l'exportation
<ul style="list-style-type: none"> <li>Frais du commissionnaire en douane :               <ul style="list-style-type: none"> <li>– commission d'intervention ;</li> <li>– crédit d'enlèvement ;</li> <li>– avance de fonds ;</li> <li>– vacations.</li> </ul> </li> </ul>	Taxable	Non taxable
<ul style="list-style-type: none"> <li>Frais afférents au transport :               <ul style="list-style-type: none"> <li>– commission de transport ;</li> <li>– transport principal ;</li> <li>– passage portuaire ;</li> <li>– taxe de téléphone ;</li> <li>– fax, etc. ;</li> <li>– assurance ;</li> <li>– camionnage arrivée.</li> </ul> </li> </ul>	Taxable pour ce qui est lié à une opération sur le territoire fiscal	Non taxable

La TVA calculée sur les montants taxables est due à l'administration fiscale à la différence de la TVA perçue sur le montant de l'importation due et versée à la douane en même temps que les autres éléments de la liquidation douanière.

## Types de contrat

On distingue 3 possibilités hormis le transport pour compte propre :

- **l'expédition exclusive** : le contrat de transport est passé entre le chargeur (exportateur ou transitaire) et le transporteur lui-même, soit en envoi de détail (messagerie) ou en envoi complet (camion, wagon ou conteneur complet) ;
- **le groupage** : un groupeur intervient pour rassembler une quantité suffisante de marchandises d'origine différente pour réaliser un envoi sur la même destination ;
- **l'affrètement** : l'expéditeur loue un moyen de transport (navire) pendant une période donnée ou pour un voyage déterminé.

Les risques liés aux opérations de transport (vol, perte, détérioration) doivent être couverts par une assurance spécifique. Un emballage et un marquage adaptés, souvent soumis à une norme, minimisent ce risque.

## Statut d'OEA (opérateur économique agréé)

Toutes les entreprises participant au processus logistique peuvent demander le statut d'OEA obtenu au terme d'une démarche de certification fondée sur l'expérience acquise dans le dédouanement et la sécurisation des opérations. Ce statut est devenu incontournable pour bénéficier de toutes les facilitations douanières en matière de dédouanement dans l'ensemble de l'UE. Trois conditions doivent être remplies pour l'obtenir : solvabilité, fiabilité de la chaîne logistique et absence de condamnation pour non-respect de la réglementation douanière.

# 3 | LE TRANSPORT MARITIME

Les règles de La Haye (1924), les règles de La Haye-Visby et la convention de Hambourg (1992) régissent le transport maritime international. Les règles de Rotterdam offrent une synthèse des conventions précédentes et assurent une unité au droit du transport maritime.

Le transport par mer s'organise soit en conventionnel, soit en conteneur complet ou de groupage. Le groupage permet de rassembler les petites expéditions et de les placer en conteneur : le LCL (*Less than a Container Load*) s'oppose au FCL (*Full Container Load*) ou conteneur complet.

Le prix du fret maritime comprend un certain nombre de frais portuaires au départ et à l'arrivée repris par les *liner terms* ou conditions de ligne.

## Taxation du fret

Modes d'expédition	Détail des frais de transport
<b>Fret conventionnel</b>	<p>Fret de base à l'unité payante (tonne ou m<sup>3</sup>) à l'avantage du navire, surcharge combustible (BAF) et surcharge monétaire (CAF), frais de sécurisation du fret, frais particuliers dus à l'encombrement ou aux spécificités de la marchandise</p> <p>Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– si une marchandise pèse 3 t et représente 4 m<sup>3</sup>, on retiendra l'UP de 4 m<sup>3</sup>, soit l'unité la plus élevée ;</li> <li>– calcul du fret :            Fret de base : 50 USD et 4 UP, soit 200 USD            BAF : + 10 %, soit 20 USD            CAF : + 15 %, soit 30 USD            Fret net : 250 USD</li> </ul>
<b>Fret par conteneur complet (FCL/FCL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarification forfaitaire par conteneur incluant les frais d'empotage, de dépotage, les frais de mise à disposition</li> <li>• Frais d'embarquement CSC (<i>Container Service Charges</i>) et frais de débarquement (<i>Terminal Handling Charge</i>)</li> </ul>
<b>Fret par conteneur de groupage (LCL/LCL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frais d'empotage par le transitaire au départ et de dépotage à l'arrivée</li> <li>• Tarification identique au conventionnel</li> </ul>

## Liner terms ou conditions de ligne

Les conditions de ligne fixent en fonction des usages des ports notamment les conditions précises du fret maritime et précisent utilement les frais inclus ou non dans le prix du transport maritime.

Ces *liner terms* sont spécifiquement liés au contrat de transport et ne doivent pas être confondus avec les incoterms liés au contrat de vente.

## Répartition des frais entre navire et marchandise (étapes jusqu'à la charge de la marchandise)

Catégories de frais	Liner terms ou conditions de ligne			
	Bord	Sous-palan	Long du bord	Quai
Rapprochement depuis le quai ou le magasin				
Mise à l'aplomb des palans				
Prise en charge sous palan, élingage, accrochage				
Hissage, virage aménage				
Arrimage dans le bateau				
<b>CALE</b>				
Désarrimage, élingage, accrochage				
Hissage, virage, descente à l'aplomb sur le quai				
Mise à quai, décrochage, désélingage, livraison le long du bord du navire				
Évacuation vers le quai ou le magasin				
Allotissement, stockage, gardiennage				

Sens de lecture ↓

## Connaissance maritime : *Bill of Lading*

Le *Bill of Lading* (B/L) apporte la preuve du contrat de transport. C'est un document qui permet en plus de transmettre la propriété de la marchandise par le mécanisme de l'endossement, il est dit « négociable ». La forme du B/L la plus utilisée est par conséquent la forme « à ordre ». Ce document est fondamental dans les transactions sous crédit documentaire. Généralement, le B/L est à l'ordre de la banque émettrice.

Type de connaissance	Descriptif
Connaissance FIATA (FBL) <i>Fiata Bill of Lading</i>	Il est émis pour l'ensemble du transport par un transitaire
Connaissance de transport combiné (CTBL) <i>Combined Transport Bill of Lading</i>	Il est émis pour l'ensemble du transport par un transporteur responsable de toutes les opérations
Connaissance direct (TBL) <i>Through Bill of Lading</i>	Il constitue un contrat unique qui couvre la totalité des transports mais chaque intervenant est responsable de la partie logistique qu'il prend en charge

## Formalités en cas de retard ou d'avaries

Il est nécessaire de porter des réserves sur le document de transport pour les dommages apparents et de formuler des réserves écrites dans les 3 jours suivant la livraison par LRAR. La perte totale ne requiert aucune formalité spécifique.

## 4 | LE TRANSPORT AÉRIEN

La convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 uniformisent les règles du transport aérien international.

Deux organisations, l'IATA (*International Air Transport Association*) et l'ATAF (Association des transporteurs aériens de la zone franc), définissent les conditions de transport et, en particulier, les règles liées à la sécurité.

### Tarification du fret aérien

La plupart des marchandises expédiées par voie aérienne font l'objet de groupage et sont remises sous forme d'ULD (unités de chargement) par les groupeurs aux compagnies de transport. Les autres expéditions se font en exclusivité au tarif général cargo.

Tarification du fret aérien	Observations
<b>Tarif général</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarif proposé par les compagnies par tranches de poids dégressives, au kg de marchandise transportée.</li> <li>• Application du rapport poids-volume de 1 t pour 6 m<sup>3</sup>. Le calcul est le suivant : on divise le volume global de l'envoi par 6 pour obtenir le poids théorique. On retient le poids le plus élevé, soit le poids théorique, soit le poids réel pour appliquer le tarif.</li> <li>• Application de la règle du « payant-pour » qui permet au chargeur de payer pour une tranche de poids supérieure et de bénéficier de la dégressivité du tarif.</li> </ul>
<b>Groupage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les groupeurs sont en mesure de négocier auprès des compagnies des tarifs plus avantageux dont ils font bénéficier leurs clients.</li> <li>• Les règles précédentes s'appliquent.</li> </ul>
<b>Tarification des ULD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce sont les tarifs dont bénéficient le plus souvent les groupeurs auprès des compagnies lorsqu'ils remettent des unités de chargement complètes.</li> <li>• Un forfait de base correspond à un poids forfaitaire, les kilos supplémentaires sont taxés en plus.</li> </ul>

Des intégrateurs proposent également des prestations de fret express sur toutes les destinations qui font l'objet de tarifs et de procédures de dédouanement spécifiques. Il s'agit pour l'essentiel de documents, d'échantillons ou de marchandises de très grande valeur mais de faible poids.



## Lettre de transport aérien (LTA)

C'est l'agent de fret qui émet ce document ou la compagnie aérienne pour les expéditions exclusives. Le numéro de vol atteste de l'expédition de la marchandise. La LTA fait par ailleurs apparaître les taxes spécifiques comme les taxes d'émission et les taxes de sécurisation du fret.

Dans le cadre du groupage, une **LTA mère**, *Master Air Way Bill*, est établie entre la compagnie et le groupeur pour la totalité de l'envoi. Chaque expéditeur reçoit une **LTA fille**, *House Air Way Bill*, émise par le groupeur et reprenant le numéro de la LTA mère.

Dans la pratique, les compagnies aériennes vérifient les poids, dimensions et l'état apparent des marchandises qui engagent leur responsabilité. Elles refusent de fait tous les colis apparemment endommagés. Il est donc très rare d'avoir des réserves au départ portées sur une LTA.

La LTA n'est pas négociable et ne se transmet pas par endos. Dans le cadre d'un crédit documentaire, le transitaire exigera une « lettre de cession bancaire » pour délivrer la marchandise entre les mains du destinataire. Les banques utilisent l'expression : « bon de cession ».

Type de LTA	Descriptif
<b>LTA neutre</b>	Ne porte pas les coordonnées du transporteur
<b>LTA compagnie aérienne</b>	Coordonnées du transporteur aérien qui émet le document
<b>LTA de groupage</b>	Coordonnées de l'agent de fret (commissionnaire de transport)

## Formalités en cas de perte ou d'avaries

Les avaries et pertes partielles doivent être déclarées dans les 14 jours à la compagnie qui doit contresigner ces réserves. Le retard fait l'objet d'une protestation écrite dans un délai de 21 jours à compter de la date théorique de mise à disposition. La perte totale ne requiert aucune formalité spécifique.

## Différents modes de transport

On citera tout d'abord le **transport fluvial** dont le développement se heurte à la lenteur caractéristique de la voie d'eau et aux infrastructures limitées à certains grands axes (nord-sud de l'Europe ou le bassin rhénan par exemple).

Le **transport ferroviaire** compétitif sur des distances importantes a fortement amélioré son offre avec des trains express ou rapides (Rapidèges en Europe) pour offrir des prestations plus attractives.

Le **transport routier** très développé sur toutes les destinations d'Europe occidentale et de l'Est offre des avantages sur les courtes et moyennes distances et fournit une prestation en porte à porte qui justifie souvent son emploi.

Le développement du ferroutage est une alternative que de nombreux pays s'efforcent de mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des transports et préserver l'environnement.

Le choix de la solution définitive tient compte des impératifs de l'entreprise en termes de coûts et de sécurité des délais ainsi qu'en termes de flux.

## Transport ferroviaire

La convention CIM, signée en 1980 à Berne, soumet le transport ferroviaire international à un ensemble de règles complété par des règlements plus spécifiques. La lettre de voiture CIM est émise pour chaque envoi et le timbre de la gare expéditrice atteste de la prise en charge de la marchandise par la compagnie de chemin de fer.

Services offerts	Tarifification
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opérations de douane</li> <li>• Contre-remboursement</li> <li>• Services logistiques : plateformes de distribution, création d'ITE<sup>(1)</sup>, locations d'entrepôts...</li> <li>• Services à délai garantis et trains rapides</li> <li>• Transports spéciaux : céréales, vins, masses indivisibles, automobiles...</li> <li>• Transports combinés rail-route et transports combinés-conteneurs</li> </ul>	<p>La convention CIM ne prévoit pas de tarification. Chaque pays applique des tarifs et des prestations qui lui sont propres. L'étude des coûts doit donc se faire sur mesure en testant éventuellement plusieurs itinéraires.</p> <p>La messagerie (Sernam) pour des envois dits de détail (moins de 5 tonnes) fait l'objet d'une tarification spécifique.</p>

(1) ITE : Installations terminales embranchées.

## Formalités en cas de perte ou de retard

Les dommages apparents font l'objet d'un procès-verbal établi par le transporteur que le destinataire doit vérifier avant de l'accepter. Les dommages non apparents doivent faire l'objet d'une déclaration dans les 7 jours qui suivent l'acceptation de la marchandise. Les retards doivent faire l'objet d'une réclamation dans les 60 jours.

### Transport routier

La Convention de Genève de 1956 signée par la plupart des pays européens, dite Convention CMR, encadre le transport routier international de marchandises. La lettre de voiture internationale CMR est émise pour chaque expédition et signée du transporteur.

Services offerts	Tarifification
<p>Depuis 1993, date de l'ouverture des marchés, la pression concurrentielle a amené à offrir des services logistiques plus complets qui dépassent le simple cadre du transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• entreposage ;</li> <li>• allotissement ;</li> <li>• plateformes logistiques ;</li> <li>• dédouanement ;</li> <li>• suivi en temps réel des expéditions ;</li> <li>• contre-remboursement.</li> </ul>	<p>Absence de tarification de référence, chaque prestataire définit ses propres tarifs en appliquant toutefois 2 règles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rapport poids volume de 1 t pour 3 m<sup>3</sup>, règle du payant-pour. Des surcharges spéciales peuvent être comptabilisées pour colis lourds, encombrants ou dangereux ;</li> <li>• principe libre de négociation des tarifs.</li> </ul>

La convention CIM ne règle pas les problèmes liés au chargement et au déchargement des marchandises, modalités qui doivent être négociées et vérifiées dans le contrat de transport.

Les incoterms 2020 sont plus précises quant aux obligations de l'acheteur et du vendeur sur les opérations de chargement et de déchargement. Il convient de s'y référer en cohérence avec le contrat de transport.

## Formalités en cas d'avaries ou de retard

Les dommages apparents sont constatés de façon contradictoire et les dommages non apparents doivent faire l'objet de réserves dans les 7 jours suivant la livraison.

Les retards doivent être notifiés par écrit au plus tard dans les 21 jours de la mise à disposition théorique de la marchandise.

## Responsabilité des transporteurs

Cette responsabilité est présumée dès la prise en charge de la marchandise quant au respect des délais et au bon état des marchandises transportées.

Cependant, ce principe doit être tempéré compte tenu du fait que, d'une part, les transporteurs peuvent s'exonérer pour des causes générales ou particulières et que, d'autre part, les limites d'indemnisation sont souvent insuffisantes pour dédommager correctement le chargeur.

## Causes d'exonération et limites d'indemnisation

Mode de transport	Causes d'exonération	Limites d'indemnisation
<b>Maritime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innavigabilité du navire</li> <li>• Fautes nautiques</li> <li>• Actes de sauvetage</li> <li>• Faits non imputables au transporteur</li> <li>• Grèves, <i>lock-out</i></li> <li>• Vices propres de la marchandise</li> <li>• Vices cachés du navire</li> <li>• Faute du chargeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règles de La Haye : 2 DTS par kilo ou 666 DTS<sup>(1)</sup> par colis</li> <li>• Règles de Hambourg : 2,5 DTS par kilo ou 835 DTS par colis</li> </ul>
<b>Aérien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faute de la partie lésée</li> <li>• Preuve que toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ont été prises</li> <li>• <i>Causes générales</i> : faute ou ordre inadapté de l'ayant droit, vice propre de la marchandise, force majeure</li> <li>• <i>Causes particulières</i> : emploi de véhicules ouverts, non bâchés avec accord de l'expéditeur, nature particulière de la marchandise, insuffisance de marquage, transport d'animaux vivants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 DTS par kilo calculés sur le poids brut de la marchandise</li> <li>• Possibilité de déclarer une valeur assurée (surcoût) ou une déclaration d'intérêt à la livraison</li> </ul>
<b>Routier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Causes générales</i> : faute ou ordre inadapté de l'ayant droit, vice propre de la marchandise, force majeure</li> <li>• <i>Causes particulières</i> : emploi de véhicules ouverts, non bâchés avec accord de l'expéditeur, nature particulière de la marchandise, insuffisance de marquage, transport d'animaux vivants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8,33 DTS par kilo de poids brut</li> <li>• Possibilité de déclaration de valeur ou d'intérêt à la livraison</li> <li>• Les limites de responsabilité tombent également en cas de faute lourde du transporteur</li> </ul>
<b>Ferroviaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Causes générales</i> : faute de l'ayant-droit ou ordre de celui-ci, circonstances inévitables</li> <li>• <i>Causes particulières</i> : transport en wagon découvert, absence ou défectuosité de l'emballage, défectuosité du chargement mentionné sur la LVI, risque inhérent à la marchandise, animaux vivants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 DTS par kilo de poids brut en cas de perte totale</li> <li>• Réparation du préjudice subi en cas de retard dans la limite de 3 fois le prix du transport</li> <li>• Indemnité en cas d'avarie compte tenu de la dépréciation de la marchandise</li> </ul>

(1) Droits de tirage spéciaux 1 DTS ≈ 1,56 USD.

## Principales polices d'assurance sur facultés (marchandises)

### Assurances maritimes

- **Avaries communes** : résultent d'actions entreprises pour sauver la cargaison et le navire
- **Avaries particulières** : concernent la marchandise et uniquement les ayants droit de ces marchandises
- **Garantie FAP Sauf** : couvre les avaries communes et quelques avaries particulières énumérées limitativement par la police
- **Garantie tous risques** : couvre les avaries communes et la plupart des avaries particulières
- Risques de guerre et assimilés couverts par des avenants

### Assurance du transport aérien

- Police tiers chargeur : assurance de base tous risques proposée par la compagnie aérienne ou le groupeur
- Garantie des risques de guerre à part et garantie des « accidents caractérisés » possible pour les événements majeurs

### Assurance du transport terrestre

- Police d'assurance tous risques
- Police « accidents caractérisés »
- Risque de guerre couvert à part

## Exclusions

Tous les dommages ne sont pas couverts, par exemple : le préjudice commercial, les préjudices indirects et les dommages causés à d'autres personnes ou à d'autres biens.

Le défaut d'emballage, le vice propre de la marchandise, la faute intentionnelle de l'assuré n'ouvrent pas le droit à l'indemnisation.

### CONSEIL

Consultez le site de France Assureurs pour mieux évaluer les risques liés à la logistique : [www.franceassureurs.fr](http://www.franceassureurs.fr)

La rupture de charge notamment est un moment risque élevé compte tenu des manipulations.

Le Code des douanes de l'Union (CDU) remplace depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016 le Code des douanes communautaire. La dématérialisation des déclarations devient la règle comme cela avait été envisagé à son entrée en vigueur, avec mise en œuvre de systèmes d'informations nationaux inter-opérationnels. Compte tenu de la complexité du projet, le CDU a accordé une période transitoire (jusqu'à fin décembre 2025) aux États-membres, afin de développer et d'adapter leurs systèmes informatiques dans le but de dématérialiser et de faciliter l'échange d'informations entre eux. Depuis janvier 2023, et au fur et à mesure de la période transitoire, les douanes françaises vont proposer un nouveau service de dédouanement : **DELTA I/E (import/export)**.

## Obligations déclaratives

Tout importateur ou exportateur de marchandises doit réaliser une déclaration de détail dématérialisée dans le cadre de la procédure DELTA. Une fois validée, cette déclaration engage la responsabilité du déclarant. Les entreprises peuvent confier cette tâche à un commissionnaire en douane agréé. Tout opérateur doit être identifié par le numéro EORI (*Economic Operator Registration and Identification*), numéro unique communautaire permettant d'identifier chaque opérateur économique dans ses relations avec les autorités douanières.

Dans le cadre du dispositif *Import Control System* (ICS), tous les transporteurs doivent obligatoirement transmettre depuis le 15 septembre 2015 la déclaration sommaire de dépôt temporaire (DSDT) anticipée aux autorités douanières.

## Éléments de la déclaration

Trois éléments principaux apparaissent qui déterminent le montant des droits de douane à l'importation et l'application des mesures de contrôle du commerce extérieur.

Valeurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valeur en douane à l'importation : valeur de la marchandise à l'entrée dans l'Union européenne (exemple CIF Bordeaux)</li> <li>Valeur en douane à l'exportation : valeur de la marchandise hors taxes lorsqu'elle quitte le territoire national (exemple FOB Le Havre)</li> <li>Valeur statistique à l'importation : valeur de la marchandise à la frontière franco-française</li> <li>Valeur statistique à l'exportation : valeur de la marchandise lorsqu'elle quitte le territoire national</li> </ul>
Espèce	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numéro de nomenclature du produit défini dans le cadre du système harmonisé (SH) et de la nomenclature générale des produits (NDP)</li> <li>Ce numéro doit être déterminé selon la nature et les caractéristiques du produit. La nomenclature douanière fait l'objet d'une remise à jour régulière. Le tarif douanier communautaire (RITA) est national et peut être consulté sur le site de la douane</li> <li>En cas de difficulté, le déclarant peut solliciter un renseignement tarifaire contraignant (RTC) qui engage l'administration douanière</li> </ul>
Origine	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'origine du produit est déterminée en fonction du dernier lieu de transformation économiquement justifiée dans une entreprise équipée à cet effet et ayant abouti à la création d'un nouveau produit</li> <li>Le produit entièrement fabriqué en Union européenne avec des composants ou matières d'origine communautaire sera reconnu d'origine communautaire</li> <li>Si un accord préférentiel existe entre le pays d'exportation et l'UE, l'origine sera attribuée en vertu d'un traitement préférentiel (allègement des droits de douane notamment pour le pays importateur). Dans le cas contraire, c'est le droit commun qui s'applique</li> <li>En cas de difficulté à déterminer l'origine, l'entreprise peut faire une demande de renseignements contraignants d'origine (RCO)</li> </ul>