

**Cours de TCI /INP HB/2013. M Kadjo JD**

**L'environnement des échanges**

**Les différents intervenants**

**Etude des documents**

**La réglementation du commerce extérieur en CI**

**Le programme de vérification à l'importation**

**Etude des Incoterms**

**Les moyens de paiements**

**Techniques de calcul des frets**

**Les droits et taxes en douane**

**Les régimes douaniers**

**L'emballage et le conditionnement : packaging**

**L'assurance transport**

# CHAPITRE I : LES DIFFERENTS INTERVENANTS

## Introduction

Le développement économique et social de tout pays dépend de la qualité de ses services de transport et communication qui jouent un rôle important dans les efficacités commerciales.

En effet, le commerce international comprend une phase importante qui est l'acheminement des marchandises depuis le lieu de production jusqu'aux marchés étrangers. Nous voyons donc apparaître la notion de transport entre la plantation, l'usine, et le consommateur final.

- Qu'est-ce que le commerce international ?
- Qu'est-ce que la chaîne de transport ?
- Qui en sont les différents intervenants ?

### **1- Définition**

#### 1-1- Le commerce international

C'est l'activité commerciale qui consiste à vendre entre deux pays ou deux personnes ne se trouvant pas dans le même pays, moyennant la valeur ou le prix de la marchandise cédée.

#### 1-2- La chaîne de transport

C'est un ensemble coordonné et harmonisé des différents modes de transport et des différents services nécessaires pour le transport ou l'acheminement d'une marchandise depuis le pays du vendeur jusqu'au pays de l'acheteur.

### **2- Les différents intervenants**

Les intervenants dans la chaîne de transport peuvent se répartir en trois groupes :

- Les opérateurs qui exploitent les véhicules en tant que propriétaire : ce sont les transporteurs.
- Les utilisateurs de la capacité de transport : ce sont les chargeurs.
- L'ensemble des professionnels qui interviennent aux stades de l'expédition : ce sont les auxiliaires de transport.

### **Remarque :**

La chaîne de transport international comporte trois phases.

- La première phase qui est terrestre et locale : c'est le transport d'approche,
- La deuxième phase qui est internationale : c'est le transport principal,
- La troisième qui est terrestre : c'est le post acheminement.

### **3- Les principaux acteurs**

#### 3-1 L'exportateur

C'est la personne physique ou morale qui vend ses marchandises hors du pays dans lequel il réside, il est aussi appelé fournisseur.

#### 3-2 L'importateur

La personne physique ou morale qui achète ses marchandises hors du pays où il réside, il est aussi appelé acheteur ou client.

#### 4- Les acteurs intermédiaires ou auxiliaires

##### 4-1- Le transporteur international

C'est le premier transporteur de la chaîne de transport, il prend la marchandise dans l'usine de l'exportateur et l'achemine vers le port du pays.

##### 4-2- Le transitaire

C'est une personne physique ou morale chargée d'accomplir les formalités permettant à la marchandise de franchir la frontière du pays.

- ❖ Le transitaire commissionnaire de transport : c'est l'intermédiaire qui traite en gros avec le chargeur (son commettant), se charge de faire acheminer aux mieux des intérêts de son client, les marchandises à destination, en réalisant toutes les opérations parfois complexes échelonnées sur un vaste espace géographique et un long temps. Opérations restants reliées entre elles par une convention unique globale. Il est tenu à une obligation de résultat.
- ❖ Le transitaire mandataire : il agit au nom et pour le compte de son mandant (le chargeur). En effet, le chargeur négocie directement le contrat de transport avec le transporteur net le contrat d'assurance avec l'assureur. Il n'a donc pas d'initiative à prendre quant à l'organisation globale de l'acheminement, mais est tenu de respecter scrupuleusement les instructions relatives aux opérations de détails qui lui sont dictées par le mandant. Il est tenu à une obligation de moyen.

##### • Tableau comparatif selon la qualité du transitaire

<b>Transitaire mandataire</b>	<b>Transitaire commissionnaire</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Exécute les ordres de son mandant</li><li>- N'a pas de choix de ses sous traitants</li><li>- N'est pas responsable des fautes de ses sous traitants, mais des siennes (omission de prendre des réserves à la réception des marchandises avariées)</li><li>- Répond d'une obligation de moyen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Organise et coordonne les opérations relatives à l'expédition des marchandises.</li><li>- Choisit à sa guise ses sous traitants.</li><li>- Répond de ses propres fautes et de celles de ses sous traitants.</li><li>- Répond d'une obligation de résultat.</li></ul>

##### 4-3- Le manutentionnaire

C'est un prestataire de services, qui se charge d'effectuer des opérations de manutention, c'est-à-dire, du chargement et du déchargement des marchandises au départ ou à l'arrivée du navire

- Le stevedore : Il effectue uniquement les opérations matérielles de chargement de marchandises, le stevedoring est appelé manutention bord.

##### 4-4- L'aconier

C'est un prestataire de service chargé des opérations de réception et le stockage des marchandises, appelé aussi magasinier. Il est chargé de mettre les marchandises reçues en magasin et de les surveiller jusqu'aux jours de leur enlèvement.

##### 4-5- La douane

C'est l'administration publique placée sous la tutelle du ministre de l'économie et des finances. Elle s'occupe essentiellement :

- des droits de porte (taxe à l'import et à l'export)
- de l'élaboration des statistiques nationales et internationales
- la sanction des fraudes.

#### 4-6- Le consignataire

C'est le représentant légal du transporteur maritime appelé aussi armateur. C'est un entrepreneur indépendant qui travaille avec plusieurs armements (plusieurs navires).

Ainsi le consignataire de navire est le représentant dans un port de un ou plusieurs armateurs de lignes régulières. Le consignataire est un mandataire de l'armateur.

Remarque :

Contrairement au consignataire qui est un entrepreneur indépendant, travaillant avec plusieurs armateurs, l'agence maritime est une filiale, une représentation d'armement pour le besoin de ses propres navires.

#### 4-7- Les banques

Ces sont des institutions financières qui mettent à la disposition des clients, des devises pour la réalisation des opérations d'import-export. En outre, elles interviennent dans la couverture des risques de change.

#### 4-8- Les administrations

Ce sont les ministères de commerce, de l'agriculture, de la santé, de la chambre de commerce et de l'industrie. Elles aident les importateurs et exportateurs à obtenir des licences d'importation et d'exportation, les agréments nécessaires à la réalisation des transactions commerciales internationales.

#### 4-9- Les organisations de contrôle d'inspection des marchandises

- Le BIVAC (Bureau International de Vérification d'Assistance et Certification). Cette société, depuis Août 2000 a le monopole de contrôle des importations mises à la disposition direct, c'est-à-dire, des marchandises destinées à la consommation directement.
- SGS (Société Générale de Surveillance), COTECNA, CORNELDER, ce sont des sociétés de contrôle qui interviennent à titre privé.

**NB** : Les contrôles ou inspections des marchandises portent sur la qualité, la quantité et la comparaison des prix.

#### 4-10- Les compagnies d'assurance

Ce sont des institutions chargées de couvrir les risques qui peuvent subvenir tout le long de l'acheminement. Elles perçoivent une somme appelée prime sur la base de laquelle elle se charge d'indemniser le chargeur en cas de survenance d'un dommage ou d'un sinistre.

### **5- Le contrat d'affrètement**

Le contrat d'affrètement, couvre la location totale d'un navire. Il concerne les importateurs et les exportateurs dont les expéditions dépassent 300 tonnes ou dont les produits sont mis en vrac tel que le pétrole, les céréales, les matières.

Le contrat est généralement conclu par l'entremise d'un courtier spécialisé. Le contrat d'affrètement est matérialisé par la charte-partie. Elle énonce les engagements des parties contractantes.

## 5-1- Les différents types d'affrètement

On distingue trois (3) types de contrat d'affrètement.

- L'affrètement au voyage (voyage charter). Le fréteur (celui qui fournit le navire) fournit le moyen de transport (navire) à l'affréteur (utilisateur du navire) pour une cargaison déterminée, un trajet défini dans un délai précis. L'affréteur paie un fret au fréteur. La gestion nautique et la gestion commerciale incombent au fréteur.
- L'affrètement à temps (time charter). Le contrat est conclu pour une durée déterminée (1 an en général). La gestion commerciale incombe à l'affréteur et la gestion nautique au fréteur.
- L'affrètement à coque nue (bare boat charter). Ce contrat est caractérisé par la mise à la disposition de l'affréteur d'un navire non armé dont l'exploitation commerciale et nautique lui incombe.

## 5-2- Remarque

-Gestion nautique (équipement du navire) en appareil de navigation et de sécurité, armement du bateau en personnels navigants ou équipages, rémunération de la communauté du bord, entretien préventif ou curatif, assurance sur corps).

- Gestion commerciale (approvisionnement de la soute en combustibles, frais d'escale et portuaire).

## CHAPITRE III : ETUDE DES DOCUMENTS

### A- À l'importation

#### 1- Le bon de commande

C'est un document émis par le client (importateur) et qui constitue le support de sa demande d'achat, ce document identifie la marchandise à acheter et indique de façon claire et précise :

- La désignation de la marchandise commandée,
- La quantité commandée,
- La qualité commandée les caractéristiques des marchandises. (marque, couleur, forme, dimension, modèle). Dans une transaction commerciale internationale, le bon de commande peut être remplacé par la lettre de commande. Ce document doit être signé et porter l'entête de l'entreprise.

#### 2- La facture pro forma

Elle est établie par le fournisseur. Elle contient les points clés de la proposition commerciale de l'exportateur. Ce document a pour rôle :

- de renseigner l'importateur en ce qui concerne la qualité, la quantité, des prix, mais aussi les conditions de vente, (incoterms), le délai de livraison, le délai de validité des prix, les conditions de paiement, le mode de transport et la devise de la facturation.
- D'établir certains documents nécessaires à l'importation de la marchandise, à savoir le titre d'importation (la licence d'importation ou D A I), le certificat d'assurance et la demande d'ouverture du crédit documentaire.

#### 3- La facture commerciale fournisseur

Dans la liasse documentaire, la facture commerciale apparaît comme le document essentiel, car en dehors du fait qu'elle soit indispensable pour le paiement de la marchandise, elle est aussi nécessaire pour le calcul de la valeur en douane, ainsi que le calcul des droits et taxes de cette marchandise qui doit être réglée au poste de douane d'entrée ou de sortie.

La facture commerciale est aussi nécessaire pour le contrôle de la marchandise (qualité, quantité, prix). Elle comporte en plus des informations portées sur la pro forma (sauf délai de validité des prix).

- le numéro d'enregistrement du titre d'importation (L I ou D A I).
- le numéro du bon de commande,
- le visa de la société de vérification

### **Remarque**

À la différence de la facture pro forma, la facture commerciale engage juridiquement l'exportateur.

#### 4- La facture fret

Elle représente le coût de transport de la marchandise.

**Remarque** : le mot fret a plusieurs significations selon le contexte dans lequel il est employé. Le fret signifie aussi marchandise.

Au niveau aérien, la lettre de transport aérien (LTA), sert de facture fret, car en plus de l'état descriptif de la marchandise faite par celle-ci, elle fait cas de fret à payer.

#### 5- La liste de colisage

Elle est établie par le fournisseur et fait apparaître la liste des marchandises contenues dans une caisse, un conteneur. Elle fournit une description détaillée de chaque type d'expédition l'emballage, le poids et le volume.

#### 6- Le certificat d'origine

Il confirme la vérité sur l'origine de la marchandise à dédouaner.

#### 7- Le certificat d'assurance

C'est l'imprimé d'une police d'assurance établie par la compagnie d'assurance.

Le document va indiquer :

- La nature de l'objet assuré
- La valeur d'assurance
- La prime d'assurance
- Le type de garantie souscrit

**NB** : la valeur d'assurance est le montant pour lequel la marchandise a été assurée.

La prime d'assurance est le montant visé par le souscripteur à l'assureur pour garantir l'expédition de sa marchandise.

#### 8- Le connaissement ou B/L (Bill of Lading)

Le connaissement ou B/L est le document qui matérialise le contrat de TP maritime. Il représente :

- Une indemnité réelle de marchandise
- Un titre de TP maritime du transporteur
- Un titre de propriété pour l'importateur

#### **RQ :**

FCL/FCL, c'est le cas où le fournisseur dispose d'une quantité suffisante de marchandise pour faire le plein du conteneur. Ici il existe un fournisseur et un destinataire.

LCL/FCL, c'est la situation dans laquelle le client importateur demande à ses fournisseurs d'acheminer les marchandises à lui expédier dans les groupages appartenant à un transitaire. Les marchandises mises en conteneurs lui seront livrées à domicile. (Plusieurs fournisseurs un seul destinataire).

FCL/LCL, c'est le cas où le fournisseur emporte des marchandises à expédier à ses clients. A destination, le conteneur est déposé au port dans un centre de groupage appartenant à un transitaire. Le conteneur est ensuite distribué entre les différents réceptionnaires. (Il existe ici un fournisseur et plusieurs destinataires).

LCL/LCL c'est la situation dans laquelle différentes sociétés acheminent leurs marchandises chez un transitaire commun. Ainsi on emporte les marchandises en vue du TP. A l'arrivée, le conteneur (TC) est déposé au port dans un centre de dégroupage et le contenu distribué aux destinataires. Ici, plusieurs fournisseurs et plusieurs destinataires existent.

#### 9- attestation de vérification BIVAC (AV)

L'attestation de vérification est un document produit par les services BIVAC, comme le résultat d'une inspection après la production DAI.

Il est très important de savoir qu l'AV constitue un document de recevabilité en douane.

#### 10- La DAI (Déclaration Anticipée d'Importation)

C'est un document qui a trois fonctions.

- il permet le contrôle de la marchandise
- il permet d'obtenir des devises nécessaires pour assurer la couverture de change
- il sert de transfert de devise

#### B- Á l'exportation

Il est très important de savoir que c'est l'exportation qui devient importation. Ainsi, pour dire que les documents produits à l'exportation sont transférés à l'importateur pour le dédouanement de la marchandise vendue.

Comme étudié plus haut, un dossier de transit export est composé de :

- CNT ou BL
- Le certificat d'origine
- Le certificat phytosanitaire
- L'engagement de change
- L'attestation d'exportation
- Le certificat EURO 1, il est quant à lui produit par l'exportateur pour les marchandises dont l'origine est un pays ACP et destinées à un pays de l'UE.

- Le certificat phytosanitaire

C'est un document qui atteste de la conformité des produits aux normes en vigueur dans le pays. Il certifie que les produits ont bien été traités et peuvent être exportés. Il est utilisé pour les produits d'origine végétale ou animale, et est délivré par le ministère de l'agriculture et des ressources animales.

- L'engagement de change et d'attestation d'exportation

Ce sont deux documents généralement inséparables et très importants lors de la constitution du dossier. Il permet de suivre les mouvements des capitaux pendant les transactions bancaires.

- L'attestation d'exportation atteste que la marchandise a été réellement exportée et que la banque reconnaît cette exportation par son visa (le cachet).
- L'engagement de change quant à lui certifie la présence de fond dans le compte en banque, ainsi que la disponibilité de fond pour les différents règlements.

## **CHAPITRE IV : LA REGLEMENTATION DU COMMERCE EXTERIEUR EN CÔTE D'IVOIRE**

La réglementation du commerce d'un pays est l'ensemble des règles qui régissent les importations et les exportations de ce pays avec le reste du monde. Dans l'élaboration de sa réglementation, la Côte d'Ivoire a optée pour le régime de la liberté comme principe devant régir son commerce extérieur. Cependant, liberté ne voulant pas dire anarchie, des dispositions ont été prévues dans cette réglementation pour :

- Identifier les personnes morales et physiques exerçant la profession de commerce extérieur en vue de les obliger à se mettre en règle vis-à-vis de l'Etat.
- Protéger les industries locales (industries nouvelles) contre les importations susceptibles de menacer son existence.
- Assurer à l'Etat un droit de regard sur l'ensemble des entrées et les sorties des marchandises en Côte d'Ivoire.

### **I- Identification des commerçants**

Pour avoir la qualité d'importateur et d'exportateur, il faut solliciter un code auprès du Ministère du commerce, à titre professionnel ou occasionnel.

#### **I-1- Le code importateur / exportateur**

Ce code est un numéro alpha numérique (composé de nombre et des lettres) d'attribution à une société ou à un individu ayant la preuve d'une situation fiscale régulière en vue d'importer ou d'exporter des marchandises autorisées de façon professionnelle.

Pour obtenir le code importateur / exportateur, il faut suivre la procédure ci-après. (Voir fiche)

- 1- Cas d'une nouvelle activité (recherche à effectuer par l'étudiant)
  - 2- Cas d'une ancienne activité
- Payer les patentes et les impôts de l'année précédente
  - Fournir l'attestation de régularité fiscale
  - Frais de dossier à payer.

#### **I-2- Le code occasionnel**

Il est accordé à tout individu qui n'est pas commerçant de profession et qui effectue de façon occasionnelle une importation donnée. Pour l'obtenir, il suffit de faire la demande accompagnée de la facture pro format. Il est valable pour une seule importation.

### **II- Les différents régimes à l'importation et à l'exportation**

On distingue trois (3) régimes applicables.

- Le régime de la liberté,
- Le régime d'agrément,
- Le régime de la limitation

#### **II-1- Le régime de la liberté**

L'un des principes de l'Organisation Mondiale du Commerce, dispose qu'il est interdit d'interdire dans le cadre des échanges internationaux au nom de la mondialisation. Au nom de ce principe, le régime de la liberté signifie que toutes les marchandises doivent faire l'objet d'une importation libre, on parle alors de marchandises libérées à l'import ou à l'export. À l'importation,

pour tous les produits libérés, la levée d'une DAI est nécessaire dès lors que la valeur FOB est supérieure ou égale à 500 000 francs.

## II-2- Le régime de l'agrément

Ce régime soumet les marchandises à une autorisation préalable des ministères techniques en rapport avec les secteurs, il concerne les cas d'importation des marchandises normalement prohibées sur le territoire national (arme et munition, les animaux vivants, produits pharmaceutiques), par des personnes autres que l'Etat et les exportations des produits menaçant le patrimoine biologique et culturel ivoirien. À l'importation, pour tout produit soumis à ce régime, la levée d'une DAI est nécessaire dès lors que la valeur FOB est supérieure ou égale à 500000 francs.

## II-3- Le régime de la limitation

- Limitation absolue : prohibition

Ce régime consiste à interdire purement et simplement l'importation et l'exportation de certains produits : marchandises dangereuses constituant une menace réelle pour la sécurité nationale et l'ordre public (stupéfiant, arme, drogue, munition).

- Limitation partielle : contingentement (quota)

Ce régime limite l'importation de certains produits à des quantités déterminées. Le contingentement des importations est matérialisé par la délivrance d'une licence. Cette licence d'importation (LI) est exigible dès lors que la valeur FOB est supérieure ou égale à 25000 francs. La licence d'importation est délivrée par la direction du commerce extérieur et est valable pour six (6) mois renouvelable. Ce contingentement affecte seulement les importations susceptibles de concurrencer directement les industries locales. Ex : produits textiles, produits pétroliers, le sucre, le pagn.

## CHAPITRE V : LE PROGRAMME DE VERIFICATION Á L'IMPORTATION (PVI)

### 1- Définition et objectifs

#### a- Définition

Le Programme de Vérification à l'Importation est un moyen ou un instrument de suivi de la gestion du commerce extérieur qui a pour rôle le contrôle quantitatif qualitatif ainsi que la comparaison des prix avant l'embarquement des marchandises importées en Côte d'Ivoire.

#### b- Les objectifs

- Assurer le respect de la réglementation en vigueur,
- Décourager les pratiques frauduleuses,
- Vérifier la valeur des marchandises importées pour éviter la sous facturation,
- Prévenir les pertes de devises pour le trésor public,
- Vérifier la conformité des marchandises afin de garantir aux importateurs la réception de ce qui a été effectivement commandée.

### 2- Mise en œuvre du programme de vérification à l'importation

#### a- Société de contrôle

La BIVAC est actuellement la seule compétente pour inspecter les marchandises avant leur embarquement.

#### b- Les conditions de contrôle

- Le contrôle aléatoire

Le contrôle est aléatoire pour toutes les marchandises libérées dont la valeur FOB est comprise entre 500000 et 1500000. Les importateurs devront s'acquitter du paiement de la redevance de 0,75% de la valeur FOB avec un minimum de perception de 100000 francs.

**RQ** : Dans la pratique, le contrôle aléatoire n'existe plus.

- Le contrôle obligatoire

Au-delà de la valeur FOB supérieur ou égale à 1500000 francs, le contrôle devient obligatoire. Le montant du cheque sera égal à 0,75% de la valeur FOB avec un minimum de perception de 100 000 francs.

- Pas de contrôle

Si la valeur FOB est inférieure à 500000 francs, il n'y a pas de contrôle.

### 3- Le résultat des contrôles

La BIVAC produit des documents suivant à la suite de la DAI.

- Soit une attestation de vérification (AV), comme le résultat de la DAI, déposé avec une redevance d'un montant de 0,75% FOB avec un minimum de perception de 100000 francs en cas de contrôle et de non présence d'anomalie.
- Soit une attestation de non vérification (ANV). Lorsque le dossier d'importation n'a pas été solutionné pour un contrôle avant embarquement, c'est le cas du produit soumis aléatoire (la valeur FOB  $\approx$  500000 et 1500000 francs).

- Soit un avis de refus d'attestation (ARA). Si le contrôle révèle des anomalies au plan de la qualité quantité et la comparaison des prix.

### Exercice

Vous importez des produits sur plusieurs commandes :

- Des télévisions, Fob = 2500000 francs

Les produits étant libérés, ils sont à mettre à la consommation dès leur arrivés.

- Des climatiseurs, fret A 1500000

CFR ↔ coût et fret = 11570000

Produit libéré à mettre sur le marché local.

- Des pagnes, la valeur CAF = coût + Assurance + fret  
= fob+ass+fret

$$\text{CAF} = 18000000$$

$$\text{Fret} = 2000000$$

$$\text{Ass} = 120000$$

Produit contingenté destiné au marché intérieur.

- tôles ondulées Fob = 45000000

Produit libéré à mettre dans un entrepôt sous douane.

### TAF :

Dites dans chaque cas si le contrôle aura lieu, à qui incombe cette inspection, déterminer la redevance dans chaque cas, chaque commande sera couverte par quel document, justifiez vos réponses.

### Résolution

1. FOB = 2500000

- Contrôle obligatoire, car Fob est supérieur à 1500000
- BIVAC fournisseur
- Redevance =  $0,75\% \times 2500000$   
= 18750 ≈ 100000
- commande couverte par une DAI, car le produit est libéré.

2. Fret = 1500000

$$\text{CFR} = 11570000$$

$$\text{Fob} = \text{CFR} - \text{fret}$$

$$\text{Fob} = 11570000 - 1500000$$

$$\text{Fob} = 10070000$$

- Le contrôle est obligatoire, car Fob est supérieur à 1500000
- BIVAC fournisseur
- Redevance =  $0,75\% \times 10070000$   
= 75525 ≈ 100000
- Par un DAI, car le produit est libéré.

3. CAF = 18000000

$$\text{Fret} = 2000000$$

$$\text{Ass} = 120000$$

$$\text{CAF} = \text{Fob} + \text{Ass} + \text{fret}$$

$$\text{Fob} = \text{CAF} - (\text{Ass} + \text{fret})$$

$$\text{Fob} = 18000000 - (120000 + 2000000)$$

$$\text{Fob} = 18000000 - 2120000$$

Fob = 15880000

- Le contrôle est obligatoire, car Fob est supérieur 1500000
- Redevance =  $0,75\% \times 15880000$   
= 119100
- Commande couverte par une licence d'importation (LI), car le produit est contingenté

4. Fob = 45000000

- Le contrôle est obligatoire, car Fob est supérieur 1500000
- BIVAC fournisseur
- Redevance =  $0,75\% \times 45000000$   
= 337500
- Commande couverte par une DAI, car le produit est libéré.

## CHAPITRE VI : TECHNIQUES DE CALCUL DES FRETS

### A/ TRANSPORT MARITIME

#### Introduction

Le fret maritime est le coût du transport maritime, c'est le prix payé par un chargeur pour expédier sa marchandise par bateau. (Le fret maritime est la marchandise transportée)

#### 2- Principe de calcul

Le fret maritime est composé de trois parties essentielles qui sont :

- Le fret de base,
- Les surcharges,
- Les ristournes → une réduction.

#### 2-1- Le fret de base

Il est fonction de la nature de la marchandise, de son poids ou de son volume avec son équivalence  $1t = 1m^3$ . Il est exprimé en Unité Payante (UP), pour son calcul, on prend en compte, soit le poids ou le volume à l'avantage du navire, c'est-à-dire la valeur la plus élevée entre le poids et le volume.

Formule du fret de base

Fret de base = UP x chiffre le plus élevé entre le poids et le volume

Exemple : pour une expédition, on a les caractéristiques suivantes : poids = 3t et le volume = 2m<sup>3</sup>.

Fret des base = UP x 3t.

**RQ** : Une expédition de 3t qui a un volume de 4m<sup>3</sup> sera facturée à 4 UP, tandis que, une expédition de 3t et un volume de 2m<sup>3</sup> sera facturée a 3 UP.

Lorsque le tonnage est supérieur au cubage, on a un chargement en lourd, dans le cas contraire le chargement en léger.

- Détermination du fret de transport maritime  
Pour déterminer le fret maritime, il faut respecter les étapes suivantes :

- Calculer la masse brute en tonne

Masse brute totale = Masse totale de la marchandise + masse totale de l'emballage

- Trouver le volume total de l'emballage en m<sup>3</sup>

**Attention** : il ne faut jamais additionner le volume de la marchandise avec le volume de l'emballage, car, le volume de la marchandise est compris dans celui de l'emballage. On considère seulement le volume de l'emballage.

- Comparer les deux nombres, car en transport maritime,  $1t = 1m^3$ .
- Choisir comme UP l'unité du nombre le plus élevé entre la masse et le volume.

### Exercice d'application

Calcul du fret de base d'une expédition de 500 cartons contenant des appareils électroniques. L=50 cm, l = 22 cm et h = 15 cm. Poids des cartons : 120 de 3.5 kg et 380 de 800 g. L'UP est fixée à 800 F.

### 2-2- Les correctifs ou les surcharges de fret de base

Ils viennent s'ajouter aux frets de base, il y en a deux sortes :

- **Les ajustements**

Il s'agit du BAF et CAF

- **BAF** (Bunker Adjustment Factor), Variation du prix de fuel entre deux éditions de tarif susceptible de varier à la hausse ou à la baisse.

$$\text{BAF} = \text{Fb} \times \text{taux (\% de BAF)}$$

Exemple :

- **CAF** (Currency Adjustment Factor), surcharge monétaire destinée à compenser la variation du coût de la monnaie dans laquelle le tarif a été libellé.

$$\text{CAF} = (\text{Fb} + \text{BAF}) \times \text{taux (\% de CAF)}$$

$$\text{Surcharges} = \text{FB} (1 + \text{Tbaf} + (1 + \text{Tbaf})\text{Tcaf})$$

$$\text{FM} : \text{FB}(1 + \text{Tbaf})(1 + \text{Tcaf}) + \text{Ristournes}$$

- **Les autres taxes**

- **CSP** (Congestion de Surcharge Portuaire) ou **SEP** (Surcharge d'Encombrement Portuaire). Cet élément permet la majoration du prix sur certaines destinations ou une immobilisation anormale du navire est à prévoir.
- La surcharge de longueur (SL) : c'est la taxe prélevée sur les marchandises gênantes, aux colis de plus de douze (12) mètres
- Les droits portuaires
- Les droits de quai ou de bassin

### 3- Les ristournes

Ce sont des remises accordées par les compagnies maritimes pour des quantités importantes de marchandises à traiter ou à titre de fidélité aux chargeurs, c'est-à-dire importateur ou exportateur. Elles viennent donc en déduction du fret.

$\text{Fret Net} = \text{fret de base} + \text{BAF} + \text{CAF} + \text{CSP} + \text{SL} - \text{ristournes}$
--

### EXERCICE

Avec les données de l'application, Calculez le fret maritime avec BAF 2%, CAF -2.5%, ristourne 10%.

## **B/ TRANSPORT AERIEN**

- **Le tarif général**

Les tarifs généraux spécifient par tranche de poids et pour n'importe quel type de marchandise, un prix à payer au Kg. Ils sont établis pour une relation donnée avec un minimum de perception. Le minimum de perception est appliqué dès lors que le fret calculé lui est inférieur.

Etant donné la dégressivité du tarif, l'expéditeur peut avoir intérêt à payer pour un poids supérieur à celui réellement expédié ; c'est la règle du payant-pour. Elle consiste à utiliser le tarif applicable à la tranche de poids immédiatement supérieure au poids taxable.

Le poids taxable sera fonction du rapport poids volume qui ne doit pas excéder  $1T = 6 \text{ m}^3$ . Le poids taxable est le poids en Kg ou le volume /6 exprimé en  $\text{dm}^3$ . Une expédition de 100 kg et  $900 \text{ dm}^3$  paiera donc une masse théorique de  $900/6 = 150 \text{ kg}$

Exemple :

Poids	Prix
	80 euros minimum
- de 45 kg	12 euros/kg
+ de 45	9
+ de 100	6
+500	4

Combien paiera une expédition de 5 kg, 60 kg, 90 kg ?

- **Les tarifs à l'unité de chargement**

Appliqués aux chargeurs qui remettent à la compagnie des palettes-avions complètes. Les marchandises sont taxées forfaitairement quelque soit leur nature. Le forfait correspond à un poids pivot, au-delà duquel un supplément de prix doit être acquitté, en fonction du nombre de kilogramme excédant le poids pivot.

- **Les Corates**

Les Specific Commodity Rates s'appliquent sur certaines relations, à des types de marchandises déterminés pour des expéditions importantes.

## CHAPITRE VII : LES DROITS ET TAXES EN DOUANE

### **I- Définition de la douane**

La douane est l'administration publique chargée de déterminer et de percevoir pour le compte de l'Etat, les droits et taxes exigibles sur les marchandises importées ou exportées.

### **II- Calcul des droits et taxes**

Le calcul des droits et taxes est fonction de quatre (4) éléments qui sont :

- La position tarifaire
- L'origine
- Le régime douanier
- La valeur taxable.

#### **1- La position tarifaire**

Elle permet de classer la marchandise dans le tarif des douanes tout en énumérant les quotités (les taux) applicables à la valeur taxable pour la détermination des taxes.

#### **2- L'origine**

L'origine d'une marchandise est le lieu de production ou de récolte de celle-ci. Elle influence le calcul des droits et taxes en ce sens qu'elle nous permet de choisir les quotités (taux).

Les marchandises dont l'origine est un pays de l'UEMOA ne paie pas le PCS (Prélèvement Communautaire de Solidarité), 1% son taux.

Les marchandises dont l'origine est un pays membre de la CEDEAO ne paie pas le PCC (Prélèvement Communautaire CEDEAO), 0,5% de sa valeur taxable.

L'UEMOA, créée le 10-01-1991 comprend huit (8) pays : La Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Mali, le Burkina-Faso, le Togo, le Bénin, la Guinée Bissau.

CFA = Communauté Financière Africaine.

#### **3- Le régime douanier**

Il convient de noter que les régimes douaniers à l'export ne font pas l'objet de paiement de droits et taxes à l'exception de certains produits comme le café et le cacao, qui paient le DUS (Droit Unique de Sortie), qui sont appelés les produits du crus, c'est-à-dire extrait du sol.

À l'importation, seul les D3 (mise à la consommation) non exonérés, paient la totalité des droits et taxes de douane, tandis que les régimes suspensifs paient seulement les redevances statistiques (RSTA), 1% de la valeur taxable.

#### **4- La valeur taxable (VED) = Valeur en Douane**

Elle constitue la base sur laquelle seront appliquées les quotités pour la détermination des droits et taxes. La valeur taxable est la valeur CAF, elle est composée de Fob + Ass + fret.

$$\text{Fob} = \text{coût}$$

$$\text{CAF} = \text{Fob} + \text{Ass} + \text{fret}$$

En cas de d'ajustement, la valeur taxable est égale CAF + ajustement.

- À l'import, VED est égale CAF. En cas d'ajustement, la valeur en douane (VED) égale à CAF + ajustement.
- À l'export, VED égale à Fob, pour les produits du crus, VED = Fob + DUS.

#### **a- Notion de quotité**

Les quotités selon les tarifs douaniers sont :

- Les droits de douane (DD), son taux varie selon le TEC (Tarif Extérieur Commun), de zéro (0) à 20% en fonction de la nature de la marchandise.

Catégories	0	1	2	3
Taux de Droit de Douane (DD)	0%	5%	10%	20%

$DD = VED \times \text{taux DD}$

- La redevance statistique, son taux est de 1%  
 $RSTA = VED \times 1\%$
- Le PCS (Prélèvement Communautaire de Solidarité) son taux est de 1% et ne s'applique pas aux marchandises dont l'origine est un pays membre de l'UEMOA.  
 $PCS = VED \times 1\%$
- Le PCC (Prélèvement Communautaire CEDEAO), son taux est de 0,5% et ne s'applique pas aux marchandises originaires des pays membres de la CEDEAO.  
 $PCC = VED \times 0,5\%$

- La TVA (la taxe sur la valeur ajoutée)

Son taux varie de zéro (0) à 18% selon que cette importation soit exonérée ou pas.

$TVA = (VED + DD + RSTA) \times \text{taux de TVA}$

- TSD (Taxe Spéciale en Douane)

Le prix est de 20000 francs.

Droit et Taxes  $\rightarrow D \& T = DD + RSTA + PCC + PCS + TVA + TSD$

$$= VED (T_{dd} + T_{rsta} + T_{pcc} + T_{pcs} + (1 + T_{dd} + T_{rsta})T_{tva}) + TSD$$

## EXERCICE

- Méthode de taux cumulés

La méthode de taux cumulés consiste à déterminer un taux unique appliqué sur la valeur taxable pour la détermination des droits et taxes en douane.

$X = (\text{taux DD} + \text{taux RSTA}) \times \text{taux de TVA}$

$TC = X + \text{taux DD} + \text{taux RSTA} + \text{taux TVA} + \text{taux PCC} + \text{taux PCS}$

$X = (10 + 1) \times 18\%$

$X = 1,98$

$TC = 10 + 1 + 1,98 + 1 + 0,5 + 18$

$TC = 32,48$

2<sup>ème</sup> taux cumulés

Ici l'on prend toujours 100 comme valeur en (VED)

$TVA = 18\% (VED + DD + RSTA)$

$= 18\% (100 + 7 + 1)$

$= 18\% \times 108$

$TVA = 19,44$

## **CHAPITRE VIII: LES REGIMES DOUANIERS**

### **Introduction**

Depuis l'avènement du transit en Côte d'Ivoire, la réglementation douanière s'est mieux adaptée aux exigences des entreprises en matière de flexibilité dans leurs stratégies commerciales. C'est à ce titre qu'elle a cherché à mettre sur pied des régimes douaniers permettant aux entreprises de supporter leurs coûts.

### **I- Définition**

Un régime douanier désigne l'usage que l'importateur ou l'exportateur entend réserver à sa marchandise. Au sens large du terme, le régime douanier est la situation juridique dans laquelle peuvent se trouver les marchandises depuis leurs productions jusqu'à leurs mises en liberté pratique (mise en consommation). On a en Côte d'Ivoire, globalement deux catégories de régimes qui sont :

- Les régimes douaniers définitifs ou régimes de droit commun qui donnent droit aux paiements automatiques des droits et taxes,
- Des régimes Economiques ou suspensifs.

#### **A- Les régimes définitifs ou les régimes de droits communs**

Ce sont les régimes qui mettent fin aux obligations des opérations vis-à-vis de la douane à titre définitif. Ce sont notamment le régime de la mise à la consommation (importation) et le régime de simple sortie ou exportation qui constitue l'essentiel des droits et taxes perçus par la douane sur les marchandises aux frontières.

##### **1- Le régime de la mise en à la consommation direct (D3)**

Il s'applique aux marchandises étrangères importées en Côte d'Ivoire pour y séjourner définitivement, soit pour consommation, soit pour vente, soit pour utilisation...

Après l'accomplissement des formalités douanières, (dédouanement), c'est-à-dire des droits et taxes (DD, PCC, RSTA, PCS, TVA, TSD), la marchandise acquiert la nationalité Ivoirienne et peut par conséquent être consommée partout en Côte d'Ivoire, car l'importateur n'a plus de compte à rendre à la douane par rapport à cette marchandise.

La déclaration de cette marchandise à la douane se fait à l'aide d'un document appelé Déclaration model 3 ou D3 qui a pour régime statistique C 100.

##### **2- Le régime de la simple sortie ou exportation simple D6**

Il s'applique à une marchandise prise sur le marché intérieur de la Côte d'Ivoire et qui est destinée à être vendue définitivement à l'étranger. Après les formalités douanières de sortie, cette marchandise sort définitivement de la Côte d'Ivoire. Elle perd par conséquent la nationalité Ivoirienne pour acquérir celle du pays de destination.

#### **B- Les régimes Economiques ou suspensifs**

Ce sont des régimes qui permettent aux opérateurs économiques en Côte d'Ivoire d'introduire les marchandises étrangères en suspension des droits et taxes exigés à l'entrée. Ceci pour un temps bien déterminé, soit pour une cause de transformation, soit pour une cause de transit. Ces marchandises sont frappées du principe de l'exterritorialité (principe physiquement présent en Côte d'Ivoire, ces marchandises sont pour la douane hors du territoire ivoirien).

Différents régimes appartiennent à différentes catégories, ce sont entre autre les régimes suivants :

- Le régime de l'admission temporaire (AT) (D18),
- Le régime de l'entrepôt (D11),
- Le régime de transit (D15 ou D25)

### **1- Le régime de l'admission temporaire**

Il s'agit de l'admission temporaire ordinaire (ATO), de l'admission temporaire pour transformation (ATT) et de l'admission temporaire de matériel d'entreprise (ATME).

#### **a- Le régime de l'admission temporaire ordinaire (ATO) (D18)**

Il s'applique aux marchandises étrangères importées en Côte d'Ivoire en suspension des droits et taxes pour une durée bien déterminée. À l'issue de leurs séjours en Côte d'Ivoire, ces marchandises doivent obligatoirement sortir en l'état, sans aucune transformation locale. Ce sont par exemple les produits destinés à une exposition, foire, manifestation culturelle, artistiques, sportive.

#### **b- Le régime de l'admission temporaire pour transformation (ATT) (D18)**

Il s'applique aux marchandises étrangères importées en Côte d'Ivoire en suspension des droits et taxes pour subir une transformation, une modification ou recevoir un complément de main d'œuvre...

À l'issue de la transformation, la marchandise doit ressortir de la Côte d'Ivoire. Ce régime est destiné à permettre aux entreprises ivoiriennes de proposer leurs produits à des prix compétitifs à l'extérieur de la Côte d'Ivoire. L'obtention de ce régime est soumise à certaines conditions bien précises, car le bénéficiaire doit avoir un outillage, un matériel de transformation approprié, s'engager à ne pas vendre ses produits en Côte d'Ivoire.

### **2- Le régime de l'entrepôt (D11)**

C'est un régime suspensif des droits et taxes qui s'applique aux marchandises importées auxquelles il est accordé la possibilité de séjour dans le territoire national pendant une certaine période et dans les locaux spécialement réservés à cet usage.

Pendant leurs séjours en entrepôt, les marchandises sont considérées comme étant à l'étranger. À leurs sorties d'entrepôt, elles peuvent être :

- Soit versées à la consommation,
- Soit réexportées,
- Soit transférées sur un autre entrepôt,
- Soit admise en AT.

En cas de mise à la consommation, les marchandises sont soumises aux droits et taxes de douane en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration de la consommation.

Il existe trois (3) types d'entrepôt :

- L'entrepôt fictif,
- L'entrepôt réel ou public,
- L'entrepôt spécial.

#### **a- L'entrepôt fictif**

L'entrepôt appartient à un transitaire ou un importateur, les marchandises peuvent être stockées pour une période de dix huit (18) mois plus six (6) mois.

## **b- L'entrepôt réel ou public**

C'est un entrepôt qui appartient à une collectivité ou un organisme public (OIC), dans lequel les marchandises sont sous contrôle de la douane. Elles ont une durée de trois (3) ans plus six (6) mois.

## **c- L'entrepôt spécial**

C'est un entrepôt prévu pour les marchandises qui nécessitent des précautions ou des installations particulières (produit dangereux, les hydrocarbures, les explosifs...). La durée de séjour est de deux (2) ans plus six (6) mois.

## **3- Le régime de transit**

### **a- Le transit national D15**

C'est le régime sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau à un autre bureau de douane ivoirien ou étranger en suspension des droits et taxes sous l'escorte douanière, car elles sont frappées du principe de l'exterritorialité. Les droits et taxes doivent être acquittés au bureau de destination.

### **b- Le transit international D25**

Il permet à une marchandise destinée à un autre pays de passer par la Côte d'Ivoire en suspension des droits et taxes de douane. On distingue deux types de D25.

#### **1. D25 direct**

Dans ce cas précis, la destination de la marchandise est comme depuis l'expédition. La mention « marchandise en transit » est portée sur le connaissement ou BL.

#### **2. D25 indirect**

Il s'agit d'une D25 en duite d'entrepôt fictif. Ici, la marchandise séjourne dans un entrepôt avant d'être expédiée vers un autre pays.

## **c- Les autres régimes**

### **1- L'exportation temporaire D56**

Le régime de l'exploitation temporaire est octroyé aux personnes ayant leur principal résidence ou leur principal établissement dans le territoire douanier et qui désire exporter temporairement les marchandises destinées à être réimportées :

- Exporter les marchandises pour réparation ou remise en état ou pour subir une transformation.

### **2- La réimportation en suite d'exportation temporaire D53**

Ce régime douanier concerne les marchandises que l'on réimporte après exportation temporaire D56, soit pour transformation, réparation ou autre.

Ce cas intervient le plus souvent après une importation directe D3 et une exportation temporaire D56. Son code est D53.

**NB** : Si la marchandise ivoirienne a subi à l'étranger une transformation, une modification etc. à son retour en Côte d'Ivoire, les droits et taxes seront perçus sur la plus-value ou la valeur ajoutée de la marchandise et non sur le produit lui-même.

### **3- La réexportation en suite d'admission temporaire pour transformation D8**

Il permet au produit fini obtenu des suites d'une D18 ATT d'être exporté sans paiement des droits et taxes de douane.

### D- Les régimes dérogation

Comme son nom l'indique, ce sont des régimes douaniers qui accordent des privilèges à l'opérateur économique.

**NB** : Ces régimes de dérogation ne sont pas des déclarations comme telle, mais plutôt des imprimés qui ont l'aspect d'un courrier.

#### ❖ D40

C'est un régime douanier qui permet au déclarant en douane de demander des renseignements liés à une commande quelconque à la direction générale des douanes.

#### ❖ D41

Communément appelée demande d'échantillon, il permet au déclarant de procéder à un examen minutieux de la marchandise afin de mieux la connaître, de s'assurer de sa bonne classification dans le tarif des douanes et d'éviter une position tarifaire erronée.

#### ❖ D48

Appelée soumission cautionnée, le D48 est établi pour rendre possible l'établissement en détail d'un dossier pour lequel un élément important manque, lequel doit être joint au dossier dans les quinze (15) jours qui suivent la déclaration en détail.

## LES NOUVEAUX REGIMES DOUANIERS DANS L'UEMOA

PROFESSEUR MALAN

NATURE DE L'OPERATION	TYPE DE DECLARATION	CONSEQUENCES JURIDIQUES
<b>MISE A LA CONSOMMATION</b> directe..... en suite de transbordement en suite de dépôt..... en suite de transit..... en suite d'entrepôt	<b>D3 C100</b> <b>vente ou utilisation des</b> <b>facultés sur le territoire</b> <b>douanier</b>	Elle suppose la liquidation et le paiement des droits et taxes de douane donc la nationalisation des facultés
<b>MISE A LA CONSOMMATION</b> <b>EN SUITE D'ADMISSION</b> <b>TEMPORAIRE.....</b>	<b>D3 AT</b> <b>vente ou utilisation des</b> <b>facultés sur le territoire</b> <b>douanier</b>	elle suppose la liquidation et le paiement des droits et taxes de douane donc la nationalisation des facultés
<b>MISE A LA CONSOMMATION</b> <b>DE PRODUITS</b> <b>PETROLIERS.....</b> directe.....	<b>D3P</b> <b>vente ou utilisation des</b> <b>facultés sur le territoire</b> <b>douanier</b>	elle suppose la liquidation et le paiement des droits et taxes de douane donc la nationalisation des

<p>en suite de transbordement  en suite de dépôt.....  en suite de transit.....  en suite d'entrepôt  en suite d' usine  exercée/processing.....</p>		<p>facultés</p>
<p><b>EXPORTATION DE SIMPLE  SORTIE DE PRODUIT PRIS A  LA CONSOMMATION  INTERIEURE.....</b></p>	<p><b>D6/ E101  par leur sortie définitive  les facultés prises  localement perdent leur  nationalité</b></p>	<p>elle suppose la liquidation  et le paiement du droit de  douane droit unique de  sortie( DUS dont la quotité  varie de 0 à 40%</p>
<p><b>REEXPORTATION EN SUITE  D'ADMISSION TEMPORAIRE</b></p>	<p><b>D8 variante de la D25 les  marchandises sont  réexportées  après leur transformation</b></p> <p><b>R500</b></p>	<p>elle suppose la suspension  des droits et taxes de  douane  Les facultés sont frappées  du principe de  l'exterritorialité  Le déclarant souscrit à un  acquit à caution  et une obligation d'escorte  douanière</p>
<p><b>ENTREE EN ENTREPOT fictif  réel, spécial</b>  directe.....  en suite de transbordement  en suite de dépôt.....  en suite de transit.....  en suite d'entrepôt après mutation  d'entrepôt.....  en suite d'admission temporaire</p>	<p><b>D11 / S 300  facultés stockées sur le  territoire douanier  mais considérées par le  principe de  l'exterritorialité comme  n'ayant pas encore  franchi la barrière  douanière</b></p>	<p>elle suppose la suspension  des droits et taxes de  douane  Les facultés sont frappées  du principe de  l'exterritorialité  Le déclarant souscrit à un  acquit à caution</p>

## **CHAPITRE IX : L'EMBALLAGE ET LE CONDITIONNEMENT : PACKAGING**

### **Introduction**

D'un point de vue global, les notions d'emballage et de conditionnement, sont parfois confuses dans l'esprit des consommateurs. Ceci tient au fait que la différence ou la distinction n'est pas toujours facile à établir. Il faut cependant noter que de par leur rôle principal, l'emballage est destiné à la protection du produit, tandis que le conditionnement est destiné à la vente du produit. Il peut aussi arriver que pour certains produits, ces deux concepts se résument en un seul, car la fonction est quasiment la même. En raison de l'importance de l'emballage et du conditionnement au plan commercial, il est nécessaire d'examiner les différents critères qui concourent à leur choix dans la mesure où l'exportateur est souvent confronté à un problème de coût. Car, quelque soit le type d'emballage, il présente à la fois des avantages et des inconvénients.

### **I- La distinction entre le conditionnement et l'emballage**

#### **A- Le conditionnement**

##### **1- Définition**

Le conditionnement est avant tout l'habillage du produit pour la vente. Il peut de la sorte, être perçu comme la première enveloppe qui contient, protège, et présente en unité de vente de produit à l'acheteur. Il a donc pour fonction principale de faire vendre le produit en lui donnant une bonne image visuelle, en facilitant sa mise en rayon de vente, en le distinguant des autres produits concurrents et en l'adaptant aux habitudes propres à chaque marché.

Bref ! Il permet d'identifier le produit.

Nous remarquons donc que le conditionnement est un support de communication et de publicité qui donne lieu à une vente silencieuse, c'est-à-dire une vente sans intermédiaire. Avec le développement des grands magasins, des grandes surfaces, l'importance du conditionnement s'est accru, car il fait désormais partie intégrante des produits.

Les consommateurs par conséquent reconnaissent ou jugent les produits de plus en plus par leur conditionnement. Le choix d'un type de conditionnement doit prendre en compte les différents paramètres suivants.

##### **2- Les différents paramètres à considérer**

###### **a- Les contrôles ou la maîtrise de conditionnement**

Compte tenu de la relation étroite entre le produit et le conditionnement, généralement pour le consommateur final, le fabricant ou le producteur réel est celui dont la marque est apposée sur le conditionnement du produit.

Ainsi, l'exportateur du produit fini qui les vend par l'intermédiaire d'un distributeur ou importateur, a intérêt à conditionner lui même son produit sous sa propre marque, sinon il court le risque d'être méconnu du marché.

###### **b- La réglementation**

Les règles régissant le conditionnement peuvent varier d'un pays à un autre. Ainsi, les matériaux autorisés dans certains pays sont interdits dans d'autres. Il revient donc à l'exportateur de

s'informer sur les règles de conditionnement en vigueur dans les pays ou marchés où ils veulent commercialiser ces produits.

#### **c- Les normes dimensionnelles**

Les produits sont de plus en plus présentés aux consommateurs dans les rayons de magasins dont les dimensions sont conventionnellement fixés. Les produits doivent se conformer à ces dimensions au risque de se voir rejeté par les consommateurs.

#### **d- La fonctionnalité du conditionnement**

Un bon conditionnement doit être pratique et fonctionnel pour faciliter l'utilisation du produit. Ex : le système « tir-op » permet d'ouvrir les boîtes de conserve sans utiliser un autre objet.

#### **e- L'adaptation à la clientèle**

Le conditionnement doit être adapté à la clientèle du pays où le produit est introduit. Par conséquent, les textes doivent être traduits dans la langue du pays, la présentation, c'est-à-dire l'illustration doit être conçue de façon à plaire aux consommateurs de ce pays.

### **3- Avantages et inconvénients du conditionnement**

#### **a- Avantages**

- Le conditionnement est attrayant,
- Possibilité de la vente en détail,
- Relais de publicité,
- Élément distinctif de la concurrence,
- Facilite le transport du produit. (d'un lieu à un autre)

#### **b- Inconvénients**

- Investissement coûteux,
- Difficulté de destruction (matière plastique),
- Toxique pour les produits alimentaires,
- Fragile aux chocs (verre).

## **B- L'emballage**

### **1- Définition**

L'emballage est la protection d'un produit pour le transport, c'est-à-dire qu'il contient et protège le produit pendant qu'il passe du producteur au distributeur final (on remarque donc que la fonction principale de l'emballage est la protection de la marchandise contre toutes agressions.

### **2- Les fonctions**

L'emballage remplit trois (3) grandes fonctions qui sont :

- Protection physico-chimique

L'emballage doit protéger les marchandises contre la corrosion, le climat, la poussière, la chaleur... durant le stockage.

- Protection mécanique

L'emballage doit protéger le produit lors des gerbages (superposition des colis), les compressions.

- Protection contre les vols

L'emballage doit protéger le produit contre les vols, en l'écartant de la convoitise des voleurs. En effet, plus l'emballage est solide, moins le vol est aisé.

Ainsi, la caisse protège mieux que le carton, mais le conteneur protège mieux que la caisse.

### **3- Les critères de choix de l'emballage**

L'importance de l'emballage tient compte de la marchandise à transporter, du mode de transport, de l'itinéraire etc. Car, un bon emballage influe sur la qualité, le prix du transport, le prix de la marchandise, le coût de l'assurance etc.

Ainsi un emballage trop lourd et trop encombrant augmente le coût du transport et de la manutention, tandis qu'un emballage trop léger réduit la sécurité de la marchandise. Il revient donc à l'exportateur, avant de choisir un emballage, de tenir compte des paramètres suivants :

- La nature de la marchandise, sa valeur, son degré de résistance, les moyens de transport utilisés, le nombre de manipulation lors des chargements et de déchargement, la durée des voyages, le coût de l'emballage.

Compte tenu de la complexité des techniques d'emballage, l'exportateur peut s'adresser à un spécialiste qui pourra soit le conseiller, soit se charger de faire ses emballages à sa place. Ceci est important au plan commercial, car une marchandise qui arrive à destination en bon état, améliore l'image de marque de la société qui constitue un argument clé de vente.

### **4- La normalisation des emballages**

La définition de l'emballage doit se faire en total accord avec le client et en fonction des normes internationales d'emballage afin d'éviter tout malentendu. Chaque pays a ses propres normes d'emballage en adéquation avec l'ISO et avec la WPO.

- Normes internationales

ISO (International Standard Organisation dont le siège est à Genève),

WPO (World Packaging Organisation)

- Normes nationales

- CODINORM = Côte d'Ivoire Normalisation
- AFNOR = Association Française de Normalisation
- BS = British Standard
- ANSI = American National Standard Institut
- DIN = Deutsche Institut Für Norming

### **5- Les différents types d'emballage**

- Le métal (les fûts, les bidons, les caisses métalliques),
- Le bois (les caisses, les palettes),
- Le carton (carton plat, carton ondulé, double face),
- Le plastique (la sacherie, les bidons, les casiers à bouteille),
- Le verre (les bouteilles, les flacons),
- Les conteneurs réfrigérés pour les produits périssables,
- Les conteneurs citernes pour les liquides et les gaz.

### **6- Marquage et étiquetage**

C'est l'action de fournir un ensemble d'informations sur des colis. Il doit être lisible, indélébile, discret sur le contenu des colis (pour éviter le vol).

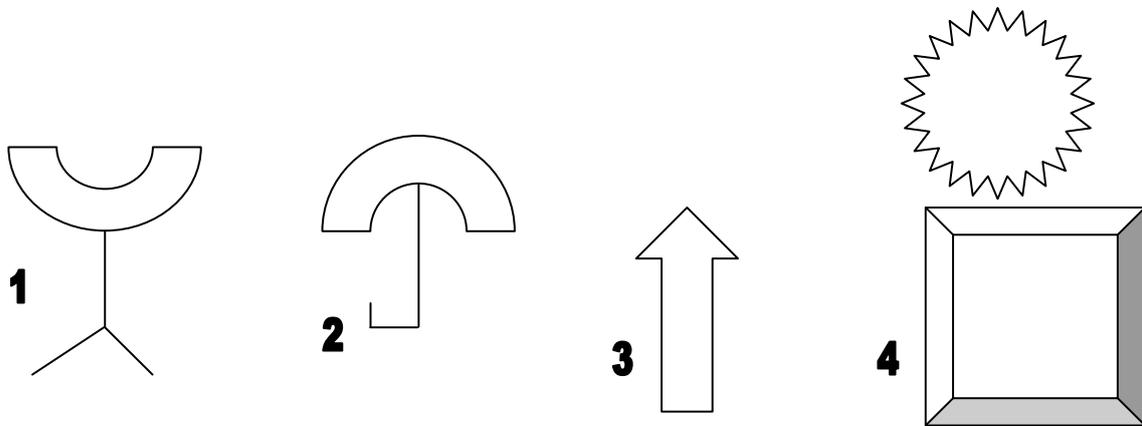
Pour chaque colis, il faut :

- Le nom ou la marque,
- L'adresse de l'expéditeur,
- Le poids,
- Le port d'embarquement et de débarquement,
- Identification du destinataire.

### **b- L'étiquetage**

Petit morceau de bois, papier que l'on attache ou que l'on colle à un objet pour indiquer le contenu, le prix.

#### **❖ Quelques pictogrammes et leurs significations**



- 1- Le verre à pied indique que le produit à l'intérieur de l'emballage est fragile.
- 2- Le parapluie indique que le produit à l'intérieur de l'emballage est sensible à l'humidité.
- 3- La flèche indique la position de la marchandise à l'intérieur de l'emballage.
- 4- Le schéma indique que le produit est sensible à la chaleur.

## CHAPITRE X : CALCUL DE LA PRIME D'ASSURANCE

### I- Définition de la prime d'assurance et la valeur d'assurance

#### 1- La prime d'assurance (P. Ass ou assurance)

La prime d'assurance est une somme versée par l'assuré à la compagnie en contrepartie des garanties accordées.

$$PA = \text{Taux Ass} \times \text{valeur assurée}$$

#### 2- La valeur d'assurance ou valeur assurée

La valeur d'assurance est la valeur des marchandises rendues à destination majorée d'un forfait. Ce forfait est l'estimation des dommages ou manques éventuels.

$$\begin{array}{l} \swarrow \text{VA} \rightarrow \text{CIF} \times 1,1\% \rightarrow \text{CIF} + 10\% \text{ CIF} \rightarrow \text{CIF majoré de } 10\% \\ \searrow \text{CFR} \times 1,2\% \rightarrow \text{CFR} + 20\% \text{ CFR} \rightarrow \text{CFR majoré de } 20\% \end{array}$$

$$\begin{aligned} PA &= \text{Taux Ass} \times \text{VA} \\ &= \text{taux Ass} \times (\text{CIF} + 10\% \text{ CIF}) \\ &= \text{taux Ass} \times (\text{CIF} + 20\% \text{ CFR}) \end{aligned}$$