

JE VEUX EXPORTER MA MARCHANDISE, JE DOIS RÉPONDRE AUX QUESTIONS SUIVANTES

Quel mode de transport choisir ?
Simulation

Comment emballer ?
Selon le mode de transport

Faut-il palettiser ?
Selon le contrat

Faut-il sous-traiter ces opérations ?

A qui s'adresser ?
Intervenants de chaque mode de transport

MARCHANDISE

Quelles sont les responsabilités de chaque partie contractante ?
Selon l'Incoterm

Comment s'assurer ?
Selon le type de police

Et en cas d'avaries ?
Selon le type de garantie

Qu'est ce qui doit être facturé ?
Prise en considération des fluctuations des prix

Quel contrat de transport ?
Selon le mode de transport

Combien cela va-t-il coûter ?
Simulation

Toutes les étapes de la livraison constituent la logistique internationale. Elles incluent l'emballage de la marchandise, le chargement, le transport (terrestre, maritime et aérien), le stockage, le déchargement, le dédouanement et l'acheminement final à l'acheteur.

TEXTES INTERNATIONAUX ET NATIONAUX RÉGISSANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Conventions internationales

- Convention de BERNE du 14 octobre 1890: concerne le transport ferroviaire de marchandises et s'applique à tous les envois de marchandises effectuées sur un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats parties.
- Convention de BRUXELLE du 25 août 1924 : concerne le transport maritime et vise l'unification des règles en matière de connaissance concernant les marchandises circulant entre des ports d'Etats différents.
- Convention de VARSOVIE et convention de MONTREAL : vise l'unification des règles du transport aérien international de marchandises.
- Convention de GENEVE du 19 mai 1956 : relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et s'applique à tout transport routier de marchandises entre deux Etats dont l'un au moins est contractant.

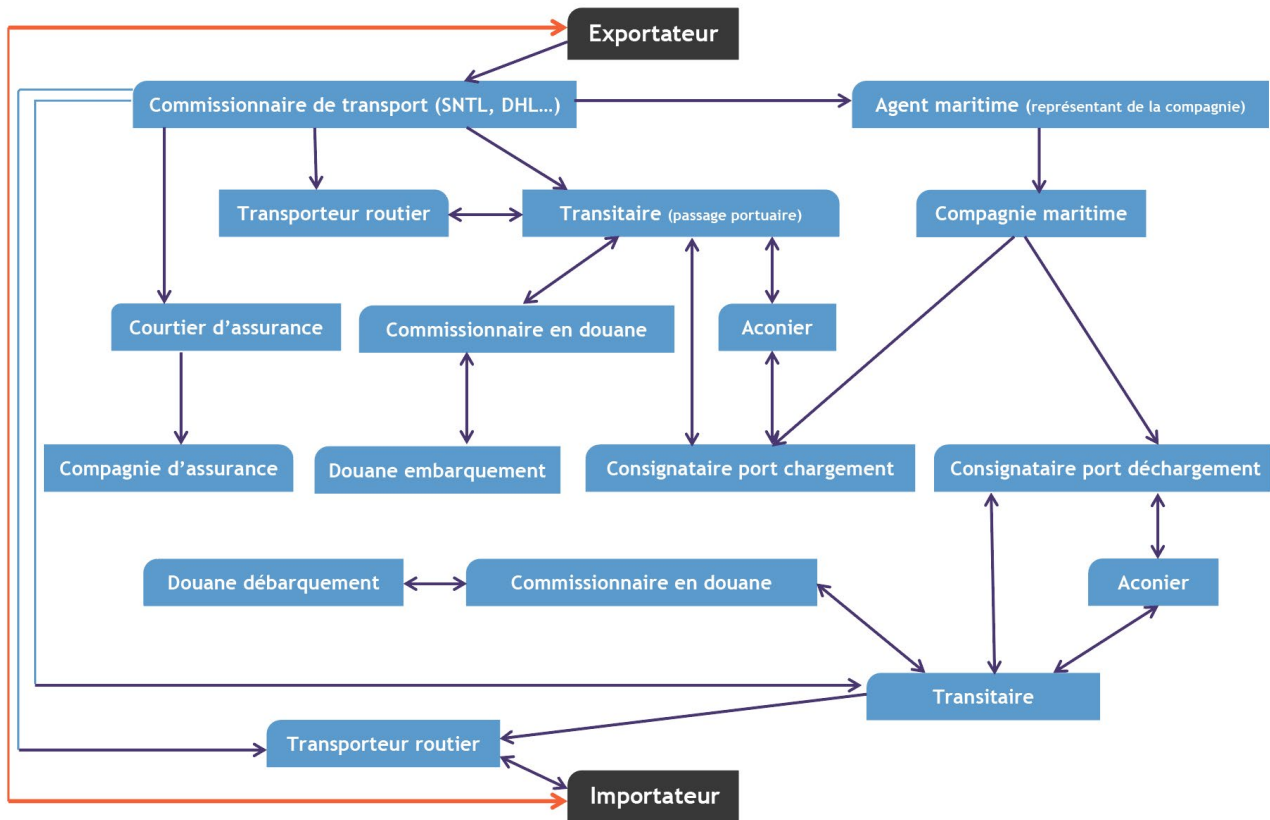
Les textes de ces conventions sont applicables par les tribunaux marocains

Textes nationaux

- Code de commerce maritime du 28 jourada II 31) 1337 mars 1919).
- Décret n264-61-2° du 24 jourada I 24) 1382 octobre 1962) relatif à l'organisation des transports maritimes.
- Dahir du 10 kaada 22) 1372 juillet 1953) relatif au courtage maritime.
- La loi 99-16 relative à la libéralisation du transport par véhicule automobile sur route.
- Dahir n260-63-1° du 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles sur route.
- Décret n2.63.364° du 4 décembre 1963 relatif à l'agrément des entrepreneurs des transports publics par véhicules automobiles et à l'autorisation des véhicules affectés à ces transports.
- Loi n52.03° relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire national.

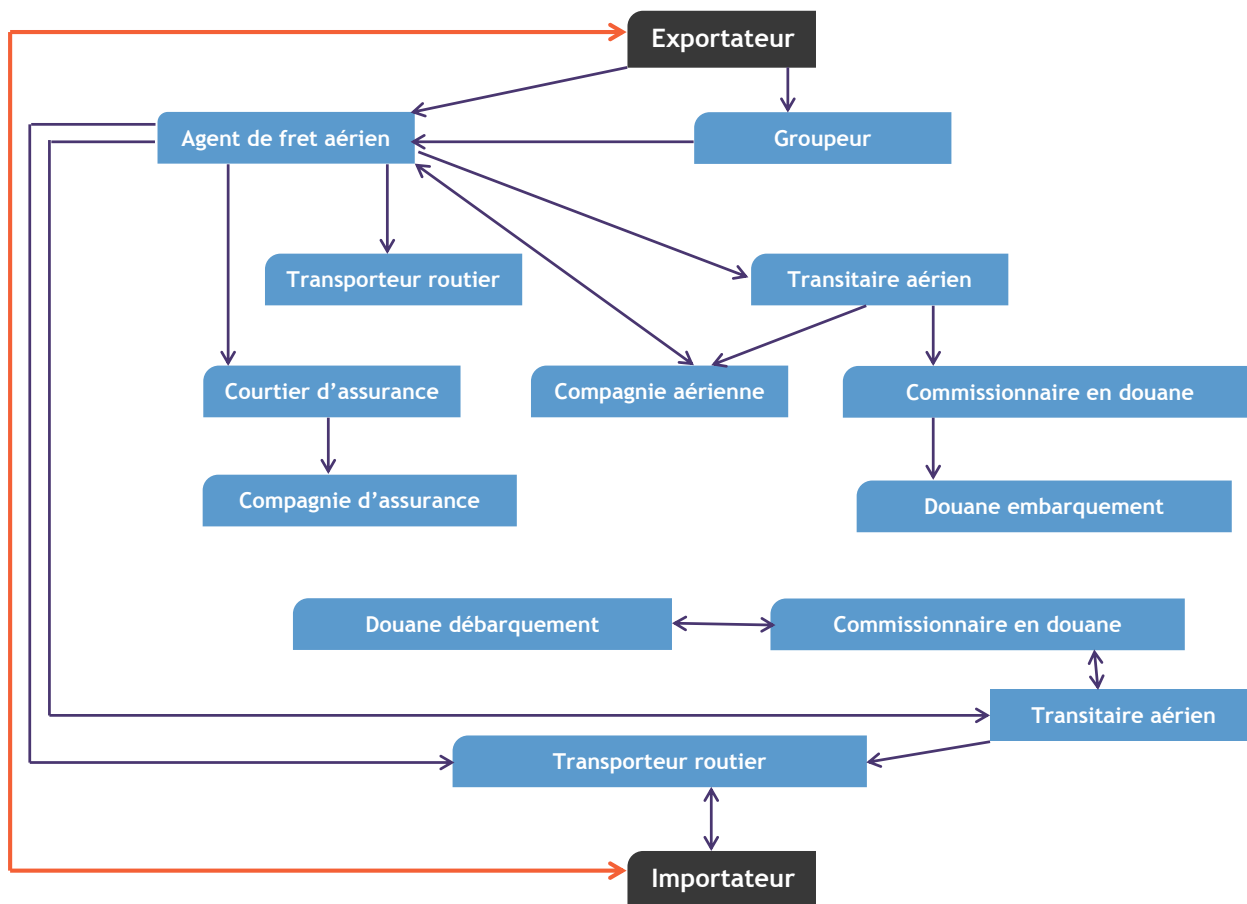
Lorsqu'une marchandise est exportée d'un pays à un autre, le principal souci de l'exportateur est de s'assurer que la marchandise en question arrive à bon port sans dégradation, sans blocage lié à la réglementation douanière de chaque pays traversé, dans les délais et selon le coût estimé.

INTERVENANT DANS LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT INTERNATIONAL MARITIME



Exemple d'incoterm DDP

INTERVENANT DANS LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT INTERNATIONAL AÉRIEN



CONTRATS DE TRANSPORT INTERNATIONAL ET RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS

Contrats de transport de marchandises

C'est un contrat commercial qui est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport :

- En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement lettre de voiture ou Convention de Marchandises par Route (C.M.R), anciennement nommé récépissé de livraison, bon de livraison...
- En transport aérien de marchandises, le document se nomme Lettre de Transport Aérien (L.T.A).
- En transport maritime de marchandises, le document se nomme connaissance maritime.

Le contrat de transport de marchandises mentionne ce qui est transporté (catégorie de marchandises, poids, volumes), les lieux de chargement et de déchargement, le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport, des mentions concernant la dangerosité, les sommes à encaisser, des instructions particulières de livraison, les incoterms...

Responsabilités des transporteurs

- Les transporteurs sont responsables des marchandises transportées, néanmoins cette responsabilité est très encadrée et sensiblement limitée. En cas de dommages à la marchandise, le transporteur indemnise le client selon des limites précises, liées au poids et indépendantes de la valeur réelle. Les limites de responsabilité actuelles exprimées en D.T.S. (Droits de tirage spéciaux = 13,36 Dh au 06 mars 2019 - titre du FMI), sont les suivantes :
- Transport ferroviaire- convention de BERNE: 17 DTS par kilo.
- Transport Aérien:
 - Convention de VARSOVIE: 16,583 DTS par kilo.
 - Convention de MONTREAL : 17 DTS par kilo.
- Transport Maritime -convention de BRUXELLES: 2DTS par kilo ou 666,67 DTS par colis la plus forte des deux limites s'appliquant.
- Transport routier- convention de GENEVE : 8,33 DTS par kilo.

DIFFÉRENTS TYPES D'INCOTERMS

Conventions internationales

Les Incoterms (“International Commercial Terms”) sont une codification reconnue sur le plan international dont le but est d’harmoniser les termes des transactions commerciales. Les Incoterms sont des termes qui codifient les droits, devoirs et responsabilités des importateurs et exportateurs (qui fait quoi ?) en matière de :

- Chargement,
- Transport et type de transport,
- Livraison,
- Répartition des frais et des risques liés, (les incoterms définissent notamment les lieux et le moment de transfert des risques)
- Assurances,
- Charge de l’accomplissement des formalités d’import-export. Les incoterms définissent quels documents doivent être fournis par les parties.

Au final, les Incoterms permettent aux parties de se mettre d’accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction. Les Incoterms sont donc de nature contractuelle, ils concernent le transfert des risques, et non le transfert de propriété.

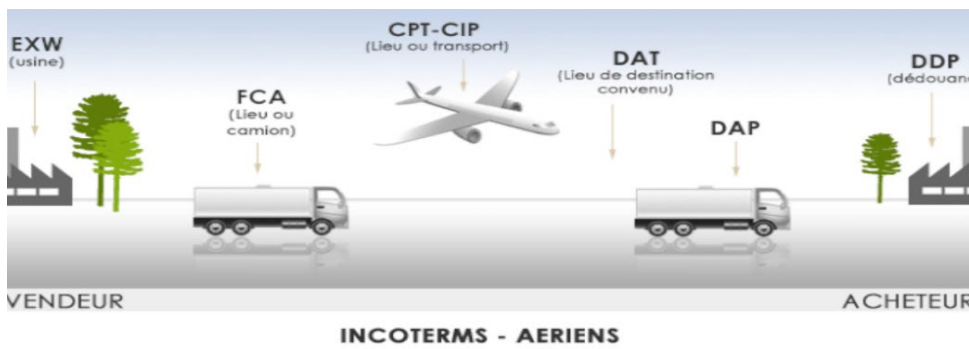
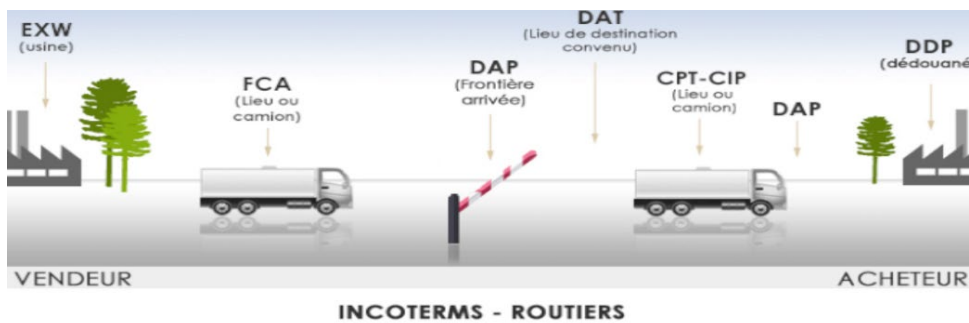
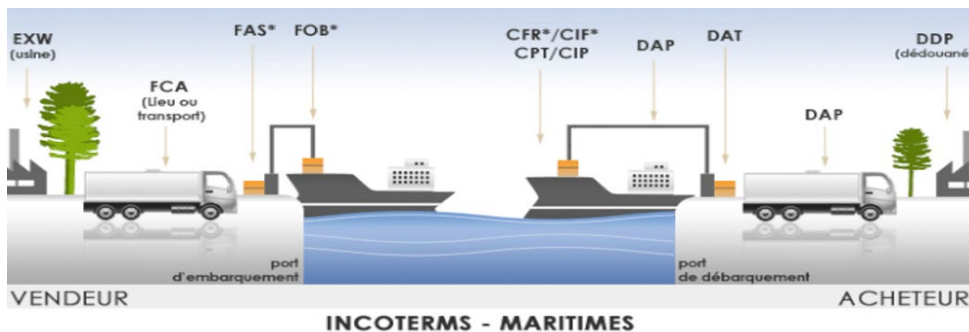
11 types d’incoterms

- **FAS** : Free Alongside Ship (transfert de risque sur le quai du port de départ) l’exportateur dépose la marchandise le long du bateau. L’acheteur s’occupe du chargement sur le bateau et de la suite du transport, y compris du dédouanement à l’importation.
- **FOB** : Free On Board (transfert de risque une fois la marchandise chargée sur le bateau par le vendeur) L’acheteur s’occupe de la suite du transport, y compris du dédouanement à l’importation.
- **CFR** : Cost and Freight (transfert de risque une fois la marchandise chargée dans le bateau) C’est donc idem FOB, mais le vendeur supporte les frais de transport jusqu’au port d’arrivée, hormis l’assurance pour le transport. Le vendeur ne s’occupe pas du déchargement du navire à son arrivée. Les frais de déchargement peuvent être inclus ou non dans le contrat.
- **CIF** : Cost, Insurance and Freight : idem CFR, mais le vendeur supporte en plus l’assurance pour le transport sur le bateau.
- **EXW** : Ex Works (en sortie d’usine) (Transfert du risque au départ en sortie d’usine, non chargé, non dédouané export ni import). Le vendeur doit mettre à disposition ses biens en sortie de son usine, à une date définie à l’avance. L’acheteur supporte tous les coûts de transport, de douane ainsi que les risques jusqu’à la destination finale.

DIFFÉRENTS TYPES D'INCOTERMS

- **FCA** : Free Carrier (franco transporteur) (Transfert du risque, chargement et dédouanement export chez le transporteur ou le commissionnaire de transport désignés par l'acheteur). Les formalités et frais d'exportation sont à la charge du vendeur. L'acheteur paye le transport jusqu'à ses locaux, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.
- **CPT** : Carriage Paid To (port payé jusqu'à) : livraison au premier transporteur à l'étranger, frais payés par le vendeur, sans assurance pour le transport. Le vendeur organise le transport et supporte les frais de transport jusqu'au point de destination à l'étranger, déchargement compris. Le transfert de risque est établi à ce point. En d'autres termes, le vendeur organise le transport, mais au risque de l'acheteur (les frais d'assurance sont à la charge de ce dernier).
- **CIP** : Carriage and Insurance Paid to (port payé jusqu'à, assurance comprise) : idem CPT, mais le vendeur prend en charge l'assurance du transport.
- **DAT** : Delivered At Terminal: marchandises (déchargées) livrées au terminal convenu du pays étranger. L'acheteur supporte le dédouanement import et les frais de post-acheminement. Le vendeur organise et paye le transport et le déchargement des biens au point de destination (terminal convenu). Le transfert de risque s'effectue à ce point. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits.
- **DAP** : Delivered At Place: marchandises (non déchargées) mises à disposition par le vendeur dans le pays étranger au lieu convenu. L'acheteur supporte le déchargement et le dédouanement import.
- **DDP** : Delivered Duty Paid : biens livrés à destination finale, non déchargés. Dédouanement import et taxes à la charge du vendeur. Les marchandises sont donc livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées. Le vendeur supporte normalement aussi les frais de déchargement. Le vendeur effectue le dédouanement à l'export et à l'import et acquitte tous les droits et taxes.

INCOTERMS ADAPTÉS À CHAQUE MODE DE TRANSPORT



POLICES D'ASSURANCE ET GARANTIES DU TRANSPORT INTERNATIONAL

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

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

Les types de polices d'assurances du transport principal

- La police « Tiers chargeur » : Elle est très utilisée par les particuliers, les PME/PMI. Il s'agit d'un contrat dans lequel le vendeur ou l'acheteur demande au transporteur de mettre à sa disposition sa propre police d'assurance moyennant le versement d'une prime. L'assurance du transporteur couvre alors la marchandise. En cas de dommage, il reviendra au transporteur de constituer un dossier de réclamation. Ce qui dispense son donneur d'ordre de nombreuses formalités. Cependant, le contrat d'assurance conclu par l'intermédiaire du transporteur présente une limite car sa responsabilité en cas de sinistre est encadrée et limitée par les conventions internationales.
- La police « au voyage » : Elle est utilisée dans le cas d'un affrètement (location d'un véhicule de transport) et surtout pratique pour des expéditions isolées. La police au voyage permet au chargeur (représentant du vendeur ou de l'acheteur) de souscrire un contrat d'assurance directement auprès d'une compagnie d'assurance pour chaque voyage et pour des risques bien définis.

POLICES D'ASSURANCE ET GARANTIES DU TRANSPORT INTERNATIONAL

- La police « à alimenter » : Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Cependant, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminées à l'avance. Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants; elle est parfois appelée police « à éteindre ».
- La police « d'abonnement » : Encore appelée police « flottante », c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance pour une période donnée (généralement annuelle).

Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur) quels que soient les produits, les modes de transport et les lieux de départ.

Les types de garanties

La garantie est un engagement pris par la compagnie d'assurance de répondre à l'exécution de ses obligations contractuelles dans le cas où l'événement assuré venait à se réaliser. Les risques couverts ainsi que la durée de la garantie sont clairement mentionnés dans le contrat. Selon le mode de transport, la destination des marchandises, la nature des risques encourus durant le trajet et au cours du transport, le choix peut se porter pour une garantie « FAP Sauf... », Une garantie « Tout risques » et enfin une garantie « Risques de guerre et assimilés ».

POLICES D'ASSURANCE ET GARANTIES DU TRANSPORT INTERNATIONAL

- La garantie « FAP SAUF... » : FAP = Franc d'Avaries particulières. Lorsque l'on utilise l'expression « FAP Sauf... », cela signifie que la garantie ne couvre les marchandises endommagées que dans le cas où la cause des dommages figure dans la liste des causes limitativement énumérées au contrat. Il s'agit en général des risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement et l'avarie commune. Les risques de mouille, de vol, d'écrasement sont quant à eux exclus. Le terme « FAP Sauf... » est utilisé en transport maritime. Pour les transports aériens et terrestres, on parle plus de garantie « Accident caractérisé » qui couvre les risques majeurs limitativement énumérés dans le contrat d'assurance.
- La garantie « TOUS RISQUES » : Aussi la plus utilisée, cette garantie a la particularité de couvrir tous les risques de magasin à magasin incluant le pré-acheminement et le post-acheminement terrestre.

Elle s'applique indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres. Outre l'avarie commune, la garantie FAP Sauf couvre aussi les dommages et pertes matérielles subis par les marchandises (Vol, écrasement, casses...).

Mais cette formule ne garantit pas tous les risques dans tous les cas.

- La garantie « Risques de guerre et assimilés » : Les risques de guerre et assimilés sont toujours couverts séparément des autres. Dans le cas d'espèce, la police d'assurance fait l'objet d'une tarification particulière moyennant des primes plus élevées et proportionnelles aux risques. Sont couverts par cette garantie : les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages ... Elle s'applique indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres.



وكالة التنمية الفلاحية
+٠٥١٤٥٠٦٦١ +٧٤٤٤ +٧١١٥٠٨٦
AGENCE POUR LE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE

-
- 🏠 Espace les Patios, Angle Avenues Annakhil et Mehdi Benbarka
Bâtiment 2 et 3 - 3ème Etage - Hay Riad - Rabat
 - ☎ (212) 537 57 38 01
 - 📠 (212) 537 57 38 04
 - 🌐 www.ada.gov.ma
 - 📘 ADA MAROC