

## Concepts courants

**Procédures douanières harmonisées** - Bien que les réglementations varient d'un pays à l'autre, des efforts ont été déployés pour mettre au point une convention de nomenclature et de numérotation standard, sous la direction de l'[Organisation mondiale des douanes \(OMD\)](#). Les plus de 200 États membres de l'OMD se sont mis d'accord sur ce que l'on appelle un système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, fréquemment désigné par l'abréviation « système harmonisé » (SH). Le processus du SH a également été adopté et soutenu par les Nations Unies à travers la Convention de Kyoto ou Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (l'[annexe J, chapitre 5, traite spécifiquement des envois de secours](#)). Mis à jour pour la dernière fois en 2017, les codes SH permettent aux autorités douanières et aux exportateurs/importateurs de soutenir le dédouanement des marchandises par des procédures douanières simplifiées et harmonisées, facilitant ainsi le commerce international. Les expéditeurs peuvent en savoir plus sur le processus du SH et rechercher les codes SH de produits spécifiques sur le [système en ligne de l'OMD](#).

Les codes SH comportent six chiffres et sont directement dérivés du système de classification de l'OMD. Toutefois, de nombreux pays utilisent huit, voire dix chiffres, pour tenir compte de la législation régionale et nationale. La structure des codes SH résulte des éléments suivants :

Chapitre	Position	Sous-position	Codes spécifiques aux régions	Codes spécifiques aux pays
<b>94</b>	<b>04</b>	<b>21</b>	<b>00</b>	<b>00</b>
Mobilier	Matelas	En caoutchouc cellulaire ou plastique	Spécifique à la région	Spécifique au pays

Les codes SH peuvent être recherchés et identifiés à l'aide de [butil de recherche de codes SH](#)

**Termes commerciaux internationaux (Incoterms)** - Dans la procédure douanière, les Incoterms indiquent à quel point physique la cargaison peut être livrée et qui est responsable du dédouanement. Les Incoterms peuvent stipuler que l'importateur doit faire tout le travail relatif au transport et au dédouanement (franco transporteur - FCA), ou que les transporteurs dédouanent les marchandises pour le compte de l'organisme destinataire et les livrent à un endroit désigné dans le pays (rendu droits acquittés - DDP). Pour des informations sur le commerce international, voir les [termes commerciaux internationaux utilisés dans les contrats de vente internationaux](#).



**Stockage/transport sous douane** - Une installation de stockage sous douane détient une cargaison qui n'a pas encore été dédouanée à l'importation dans un pays, ou une cargaison qui a été pré-dédouanée à l'exportation en provenance d'un pays. En réalité, l'intérieur d'une installation sous douane constitue un « territoire international » pour toute cargaison qui y est stockée. Les installations sous douane sont généralement très réglementées et surveillées, et les sanctions pour avoir retiré une cargaison d'une installation sous douane sans dédouanement approprié peuvent être très élevées. Lorsqu'une cargaison est importée dans un pays, les autorités douanières la gardent habituellement dans une sorte d'installation sous douane avant de la dédouaner. Des sociétés tierces peuvent également disposer d'installations sous douane si elles ont conclu des accords spéciaux avec leurs autorités douanières respectives ou si elles opèrent dans une zone de libre-échange.

Chaque fois qu'une cargaison se trouvant dans une installation sous douane doit être déplacée d'un endroit à un autre sans être soumise à un dédouanement approprié, elle doit être « transportée sous douane ». Le concept de transport sous douane est le même que celui de stockage sous douane : les articles ne sont pas techniquement dédouanés à l'importation et les droits de douane n'ont pas été payés, le transport sous douane est donc très réglementé.

**Surestaries** - Les surestaries sont des frais qui s'accumulent sur tous les articles d'une cargaison laissés entre les mains d'une autorité douanière ou retenus pour une opération portuaire/aéroportuaire à l'issue d'une période prédéfinie. Les cargaisons qui arrivent en franchissant un passage frontalier aérien/maritime/terrestre bénéficient généralement d'un délai spécifique pour être dédouanées sans frais supplémentaires. La durée de la période de gratuité et les taux journaliers/horaires varient d'un endroit à l'autre et sont négociés entre les autorités nationales, la société/l'autorité habilitée à gérer l'aéroport/le port maritime, les agents de manutention et les sociétés de transport. Les surestaries liées à l'expédition par voie aérienne ou ferroviaire commencent généralement à courir au bout de un à trois jours, tandis que les surestaries liées à l'expédition par voie maritime peuvent ne commencer à s'accumuler que deux semaines après l'arrivée. Les importateurs doivent être conscients des taux de surestaries auxquels ils peuvent être soumis, car des retards peuvent à long terme entraîner des coûts considérables.

**Réexportation** - Chaque fois qu'une cargaison est importée dans un pays puis réexpédiée vers un autre pays tiers, il s'agit d'une « réexportation ». Les importateurs et les exportateurs de marchandises doivent connaître l'impact des réexportations sur leurs opérations. Les gouvernements peuvent imposer des restrictions à l'importation/exportation de marchandises spécifiques en provenance ou à destination de certains pays, soit à travers des politiques régionales, soit à travers des règles internationales contraignantes. De nombreux gouvernements considèrent qu'un article réexporté est identique à celui provenant du pays d'origine, même s'il est passé par un autre pays entre-temps. Des importateurs involontaires peuvent accidentellement importer/exporter des marchandises interdites, ce qui peut avoir des répercussions juridiques et financières tant pour le réceptionnaire que pour l'expéditeur.

**Cargaison entravée** - Toute expédition ou cargaison faisant l'objet d'une procédure douanière qui est arrêtée et dont la mainlevée est empêchée pour une raison quelconque. Une cargaison entravée peut être retenue en raison d'une documentation inadéquate, d'un défaut de paiement et d'une tentative d'importation de marchandises réglementées ou interdites, et nécessite en général de nouvelles instructions de disposition ou des documents supplémentaires.