

Douanes

Termes courants en matière de douanes

Exportation	Sortie physique et légale de marchandises à la frontière d'un pays ou d'un territoire national.
Importation	Entrée physique et légale de marchandises à la frontière d'un pays ou d'un territoire national.
Réexportation	Exportation en dehors d'un territoire douanier de marchandises précédemment importées dans ce territoire
Stockage/transport sous douane	Méthode de stockage ou de transport de marchandises qui ont déjà été exportées d'un territoire national ou qui doivent encore être importées. L'entrepôt ou le camion sont des « terrains internationaux ».
Dédouanement	Action d'importer légalement des marchandises par l'intermédiaire d'une autorité d'importation reconnue.
Agent	Tout tiers travaillant pour le compte d'une partie contractante. Les agents les plus courants en matière de dédouanement sont les « agents de dédouanement » et les « transitaires ».
Cargaison entravée	Cargaison qui est retenue et ne peut être importée dans un pays ou vers un territoire pour une raison quelconque.
Surestaries	Frais courant sur une cargaison retenue avant de passer en douane. Une cargaison entravée peut augmenter considérablement les frais de surestaries.
Frontière	Limite physique à l'entrée ou à la sortie d'un pays ou d'un territoire national.

Passage frontalier	Point de passage physique réel d'une frontière.
Point d'entrée	Point par lequel les marchandises sont importées.
Taxes/droits/tarifs d'importation	Frais légaux exigés par les gouvernements pour l'importation de marchandises. Chaque pays possède des réglementations très différentes.
Exonération	Lorsqu'une partie ou la totalité des taxes et/ou de la procédure d'importation est exonérée pour des marchandises ou des organisations spécifiques, généralement en réponse à des circonstances exceptionnelles.

Douanes et aide humanitaire

Tout bien physique traversant la frontière nationale ou pénétrant sur le territoire incorporé d'un pays est obligé de passer par au moins un certain niveau de procédure et de formalités de contrôle gouvernemental. Ces formalités sont communément appelées « douanes », mais il peut exister des noms d'agences spécifiques pour chaque pays en question. Dans pratiquement tous les contextes, les réglementations douanières s'appliquent à tous les particuliers et à toutes les entités légalement définies relevant de la compétence juridique du pays concerné. Ces réglementations légales peuvent avoir de profondes conséquences en cas de violation ou de non-respect, notamment la confiscation et la saisie des marchandises, des amendes, l'arrestation et la détention ainsi qu'une procédure pénale complète. Chaque pays possède ses propres normes et réglementations en matière d'importation ou d'exportation de marchandises, liées aux coutumes économiques, judiciaires ou culturelles des territoires en question. Toute personne ou entité opérant dans un quelconque pays, pour quelque raison que ce soit, doit être au courant de ces réglementations et s'efforcer de s'y conformer totalement à tout moment, même si cette conformité implique de suivre le processus d'exonération approprié.

Les organisations humanitaires sont parfois avantagées en ce qui concerne la facilitation du dédouanement dans des situations d'urgence ; non seulement les organisations sans but lucratif immatriculées sont fréquemment en mesure de demander certaines formes d'exonération de taxes ou de droits en dehors des situations d'urgence, mais lors d'interventions d'urgence, les pays touchés par la catastrophe ou les pays limitrophes renoncent à de nombreuses réglementations d'importation pour les intervenants humanitaires ou les assouplissent. Les Nations Unies assument souvent un rôle de premier plan en prenant avec les gouvernements les dispositions appropriées relatives à l'accès rapide aux fournitures d'urgence, car la circulation physique des secours d'urgence est essentielle dans les premiers jours de l'intervention. Les Nations Unies, par l'intermédiaire du Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA), ont également élaboré un « accord type » (approuvé par le Comité technique permanent en 1996) avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD). L'accord type peut être adopté par n'importe quel pays et jette les bases du processus

d'exonération, de la rationalisation des formalités, de l'identification préalable et du dédouanement accéléré de certains articles de secours, ainsi que de la simplification générale de la procédure d'importation et d'exportation. Les Clusters Logistiques, au nom du coordonnateur résident des Nations Unies (CRNU)/coordonnateur de l'action humanitaire des Nations Unies (CAHNU), peuvent tenter de tirer parti de ces avantages pour toutes les organisations humanitaires en cas d'urgence.

Certains des problèmes rencontrés par les organisations humanitaires lors de situations d'urgence sont les suivants :

- Des procédures douanières compliquées entraînent des retards qui se traduisent par des encombrements aux points d'entrée (aéroports, passages frontaliers routiers, ports maritimes), affectant le temps de rotation des navires collecteurs et des wagons ferroviaires, et donc la circulation des marchandises.
- Des volumes importants de fournitures d'urgence affluent dans un pays, provoquant un goulot d'étranglement au niveau des douanes.
- Exigences administratives complexes et non transparentes, souvent en matière de documentation.
- Coûts élevés du traitement des informations commerciales.
- Niveau de tension élevé et grand nombre d'expéditions en peu de temps, ce qui peut entraîner des erreurs dans la documentation et un manque de compréhension des exigences en matière d'importation.

Rôle des autorités douanières

La douane concerne à la fois l'importation et l'exportation de biens matériels. L'importation et l'exportation étaient traditionnellement limitées au passage de biens physiques à travers une frontière internationale légalement reconnue, mais les progrès technologiques et les modifications de la politique commerciale ont également permis d'inclure, dans certains cas, la transmission électronique d'informations, par exemple par des logiciels propriétaires, et même la propriété intellectuelle comme les procédés de fabrication. L'importation désigne le transport de biens physiques vers le territoire incorporé d'un pays, d'un État ou d'une région autonome, tandis que l'exportation correspond au déplacement et à l'expédition de biens à partir dudit territoire. Pour gérer et superviser la procédure d'importation et d'exportation légale et contrôlée, les autorités nationales peuvent et vont définir et établir une ou un nombre limité d'autorités douanières qui opèrent sur le territoire du pays en question et appliquent les réglementations nationales. Selon le pays, les autorités douanières peuvent porter différents noms et exercer divers niveaux de surveillance et de contrôle.

Une ou plusieurs autorités douanières établies sont, par définition, les seules agences gouvernementales mandatées pour prendre le contrôle total des importations et des exportations commerciales, mais cette distinction peut être floue ou ne pas être pleinement respectée en période d'urgence ou de troubles civils. Les organismes ou les personnes qui tentent d'importer ou d'exporter quoi que ce soit pour une quelconque raison doivent savoir quelles sont les autorités compétentes, et où commencent et finissent les responsabilités.

En tant que prolongement direct d'une autorité nationale, un bureau de douane, à travers une application proactive des règles :

- Protège l'environnement ainsi que la sécurité, la santé et la moralité publiques en interdisant le commerce international de substances et de matières illégales, telles que les stupéfiants, les armes et les munitions, les espèces animales menacées, les déchets dangereux et les marchandises périmées, contrefaites ou ne répondant pas aux normes.

- Représente les intérêts politiques, économiques et sécuritaires de l'autorité centrale du pays, de l'État ou de la région semi-autonome vers ou depuis lequel/laquelle les marchandises circulent, et reçoit des instructions juridiques de cette autorité.
- Génère des revenus par la perception et l'application des tarifs douaniers commerciaux.
- Assure la liaison avec les autres forces de l'ordre aux niveaux national et international afin d'empêcher la criminalité transfrontalière telle que la circulation de drogues, le vol de véhicules motorisés et la contrebande de marchandises.
- Améliore la conformité volontaire des commerçants grâce à un service client de qualité.
- Facilite le commerce légitime.

Dans le cadre des efforts qu'elle déploie pour traiter les problèmes susmentionnés, y répondre de manière efficace et efficiente et réduire l'écart entre les besoins prévus et les ressources limitées, une autorité douanière donnée doit former et informer ses collaborateurs de manière stratégique, ainsi que collecter et compiler des statistiques et des données commerciales. Les administrations douanières du monde entier appliquent généralement des procédures et processus similaires, et la rapidité du dédouanement dépend en grande partie des contrôles exigés par la législation et du niveau d'utilisation des technologies de l'information et de la communication.

Exonération de droits et taxes

Outre l'application des lois nationales par les autorités de chaque pays concerné, conformément aux réglementations, les autorités douanières sont chargées de la perception des droits et tarifs douaniers. Ces coûts, dont la nature et le type varient d'un pays à l'autre, sont conçus par les autorités nationales afin de tirer des revenus des activités économiques clés, de protéger les industries nationales, voire d'empêcher la diffusion d'articles sensibles ou liés à la sécurité. Les droits d'importation et d'exportation sont généralement régis par ce que l'on appelle des « barèmes » ; les barèmes de droits/tarifs douaniers s'accompagnent normalement d'une législation nationale et sont largement publiés et mis à la disposition des entités commerciales et des transporteurs. Ces barèmes sont en général mis à jour régulièrement, et il incombe à tout organisme ou à toute personne important ou exportant quoi que ce soit de comprendre et de respecter ces réglementations.

Les autorités douanières peuvent également percevoir certains droits et taxes à l'importation, en fonction de l'agence, par exemple :

- Droits de déclaration d'importation - sur les produits importés.
- Timbres fiscaux - pour certains documents d'opération qui, selon la loi, nécessitent l'apposition de timbres.
- Taxe d'exploitation pétrolière - sur les produits pétroliers.
- Droits d'enregistrement - pour les premiers importateurs.

La décision d'exonérer les marchandises importées dans un pays ou sur un territoire à des fins humanitaires du paiement des droits et autres taxes relève entièrement des autorités du pays. Au début d'une situation d'urgence, en particulier une situation d'urgence à déclenchement rapide, les autorités nationales peuvent adopter des textes législatifs ad hoc qui ont une incidence sur la procédure d'importation ou les droits de douane, annulant dans l'idéal ces droits ou facilitant considérablement la procédure d'importation. En raison de leur nature ad hoc, ces modifications manquent généralement d'instructions détaillées sur leur mise en œuvre pratique. L'absence de lignes directrices sur la manière d'appliquer une législation ad hoc est due au fait que la plupart des pays ne sont pas prêts à faire face à des situations d'urgence dans le domaine spécifique des douanes.

La possibilité d'importer un article spécifique ou des marchandises donnés dans un pays sans payer de taxe dépend des décisions suivantes du gouvernement local :

- Politique nationale d'importation de l'aide humanitaire.
- Marchandises admissibles en vertu de cette politique.
- Acteurs bénéficiant d'un statut d'exonération de taxe.

Il est essentiel que les donateurs et les organisations décisionnaires du point d'origine soient conscients des conséquences des taxes sur les coûts de fonctionnement lorsqu'ils élaborent leurs stratégies d'intervention.

Les autorités douanières peuvent ne pas reconnaître chaque entité comme étant « d'intérêt public » ou « de bienfaisance » et accorder le privilège d'exonération des droits qui y est associé. Les organisations humanitaires traitant avec des homologues au niveau local doivent s'assurer que l'organisation homologue locale qui reçoit les marchandises est une entité exempte de droits immatriculée et, si une exonération locale est requise, que c'est cette organisation homologue qui s'occupe de la demande d'exonération de droits et qui fournit tous les documents requis. À cette fin, l'organisation homologue locale doit être en mesure de connaître les procédures, les points focaux et les réglementations au sein de son administration, afin d'introduire correctement la demande. En l'absence de ces connaissances spécifiques (marchandises interdites ou restreintes, quotas, etc.) ou tout simplement de maîtrise des exigences et des formalités, il est utile de demander conseil aux ministères locaux, aux autres ONG déjà actives, aux courtiers en douane et aux experts fiscaux. Au niveau mondial, certains articles tendent à faire l'objet d'un examen plus minutieux que d'autres et peuvent nécessiter une certification spéciale. Bien que les réglementations soient spécifiques à chaque pays, les exportateurs et les importateurs doivent prêter une attention particulière aux catégories suivantes lors de la planification des activités d'intervention :

- Médicaments et équipements médicaux - Les pays ont tendance à tenir une liste des médicaments essentiels qui indique les restrictions possibles
- Véhicules et pièces de véhicules/machines - Les réglementations sur les véhicules peuvent être utilisées pour protéger les marchés locaux
- Équipement de communication - Radios, téléphones satellitaires, VSAT, ou même ordinateurs de base et téléphones intelligents
- Articles à double usage - Tout article qui pourrait être perçu comme ayant une utilisation militaire, par exemple les gilets pare-balles ou les équipements de télédétection
- Alcool et produits du tabac

On croit souvent à tort que les marchandises/matériaux exonérés sont exempts de formalités douanières. Comme pour tout autre type de cargaison, toutes les opérations pertinentes doivent être effectuées par les personnes concernées et par la douane afin de respecter la législation douanière. Chaque expédition doit être documentée et, dans le cas des marchandises/matériaux exonérés, cela comporte une exigence supplémentaire, à savoir la certification ou la preuve de leur statut d'exonération.

Entités concernées

Lorsque des marchandises entrent dans un pays et en sortent, un certain nombre de parties peuvent se trouver en contact avec le processus de traitement et de dédouanement ou y être associées. Voici une liste non exhaustive des parties qui peuvent être associées aux procédures douanières d'importation et d'exportation :

Expéditeur - Toute personne physique ou morale qui coordonne, paie et/ou agit légalement en

qualité de propriétaire des marchandises déplacées d'un point à un autre.

Réceptionnaire - Toute personne physique ou morale qui reçoit une expédition. Pour les expéditions internationales, les réceptionnaires doivent être légalement immatriculés dans le pays de réception et sont en fin de compte responsables des formalités, de la légalité et de la réception de la cargaison. Un réceptionnaire et un expéditeur peuvent être la même entité. La cargaison est légalement au nom du réceptionnaire, mais selon les dispositions contractuelles d'expédition, un tiers peut payer directement les taxes et droits aux autorités douanières et peut même récupérer la cargaison aux points d'entrée dans un pays.

Partie à notifier - Toute personne physique ou morale qui est informée de l'arrivée d'une expédition internationale. Les parties à notifier peuvent être le réceptionnaire ou des tiers définis responsables du processus de dédouanement. Les parties à notifier n'ont pas besoin d'être légalement immatriculées dans un pays, mais elles doivent être en contact avec le réceptionnaire.

Courtiers en douane/agents de dédouanement - Les agents de dédouanement et les courtiers sont des personnes ou des entités qui facilitent le passage des marchandises à travers la procédure douanière. Il s'agit généralement de prestataires de services privés à but lucratif qui disposent d'une certaine forme d'accréditation pour faciliter le passage en douane dans des lieux et des contextes spécifiques. Les courtiers et les agents doivent connaître parfaitement les procédures douanières et préciser tous les documents à fournir. Ils travaillent aussi en général à la commission ou selon des honoraires.

Sociétés d'inspection indépendantes - Sociétés qui réalisent des tests visuels, physiques et même de laboratoire sur les cargaisons entrantes. Les sociétés d'inspection sont d'habitude juridiquement distinctes des autorités nationales, et les organismes concernés par le dédouanement doivent généralement payer les coûts d'inspection.

Agents de manutention au sol - Sociétés ou entités s'occupant de charger et de décharger les cargaisons des navires ainsi que de les faire passer par les installations douanières. Les coûts de la manutention au sol peuvent être intégrés dans les contrats ou directement facturés dans le cadre du processus de dédouanement.

Transitaires - Selon les conditions du contrat de transport, les transitaires peuvent être directement responsables du dédouanement, en agissant comme agents de dédouanement.

Autorités douanières - Agents et représentants directs des autorités douanières en question. Selon les contextes, les fonctionnaires des douanes peuvent être largement associés à chaque étape du processus ou peuvent sous-traiter le processus à des tiers. Les autorités douanières ont le dernier mot sur le processus et la légalité des marchandises importées et exportées.

Autres autorités et départements gouvernementaux respectifs - De nombreuses agences gouvernementales peuvent jouer un rôle dans la procédure d'importation et d'exportation. En fonction de l'article, des circonstances ou des parties concernées, ces entités peuvent comprendre les ministères de la santé, de l'agriculture, des affaires étrangères, des finances, l'unité/le bureau d'atténuation des effets des catastrophes, le ministère des communications, la défense militaire et civile ou d'autres parties concernées.

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
94	04	21	00	00
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.

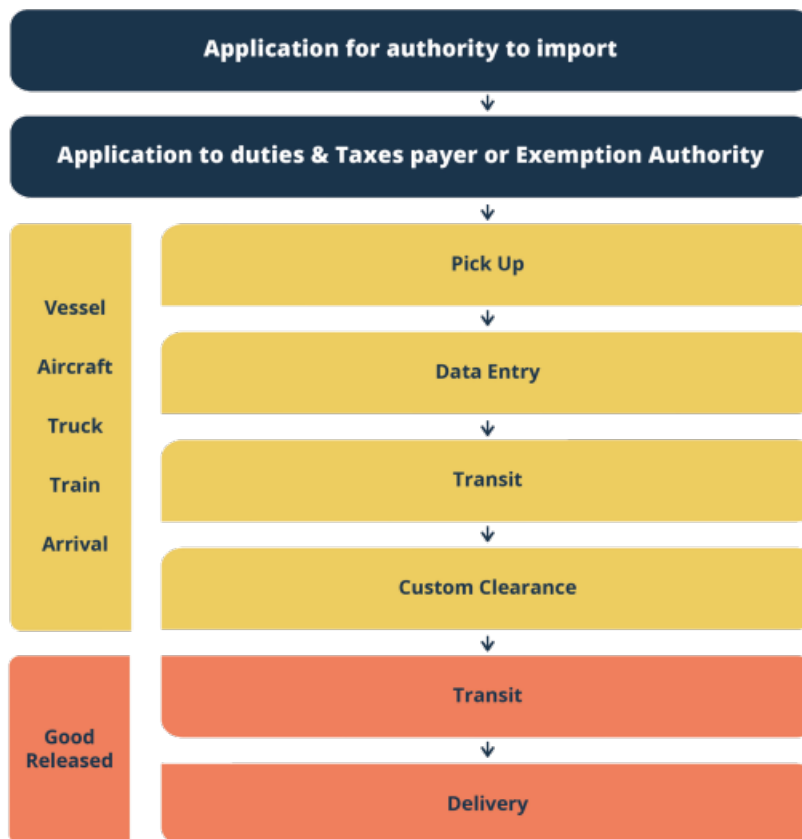
Cargaison entravée - Toute expédition ou cargaison faisant l'objet d'une procédure douanière qui est arrêtée et dont la mainlevée est empêchée pour une raison quelconque. Une cargaison entravée peut être retenue en raison d'une documentation inadéquate, d'un défaut de paiement et d'une tentative d'importation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

Outil de recherche de code SH

Procédure douanière générale

Avant d'importer des marchandises, les organismes doivent procéder à une analyse approfondie de toutes les directives et exigences douanières, y compris les restrictions éventuelles et les documents nécessaires. Les agents de dédouanement/courtiers en douane

et les autorités nationales peuvent aider à guider les importateurs sur les étapes et les documents requis. Dans les situations d'urgence où un Cluster Logistique national est activé, les membres participants peuvent également partager les informations relatives à l'importation si nécessaire. Dans toute situation, qu'il s'agisse d'une urgence ou non, il convient de comprendre précisément les étapes requises et d'établir un plan d'action clair.



Il convient de noter que cette procédure *peut* être modifiée en raison de situations d'urgence à déclenchement rapide, mais pas *systématiquement*.

Planification en amont

Le besoin d'expéditions internationales se développant, il existe des étapes essentielles que toute organisation ou entité initiant une expédition doit suivre. Les organisations d'intervention agissant en qualité d'exportateurs/expéditeurs doivent prendre des mesures clés pour obtenir des informations et coordonner les expéditions :

Données requises de la part du demandeur/destinataire

- Recevoir des informations spécifiques sur l'expédition requise : quantités, types d'articles spécifiques, dates requises, etc.
 - Clarifier les réglementations d'importation/exportation dans et depuis les pays concernés par l'expédition.
 - Déterminer les conditions de livraison, les Incoterms et les parties responsables de chaque étape de la procédure douanière.
 - Définir tous les besoins en matière de documentation avec le destinataire et fournir des copies anticipées au réceptionnaire ou à l'agent des douanes avant l'expédition.
 - Si les budgets sont approuvés par au moins une des parties, communiquer les coûts potentiels de dédouanement et d'expédition.
 - Mettre en place des modes de transport viables (aérien, maritime, routier, ferroviaire) et déterminer les lieux et les dates de livraison.
-

Préparation et organisation des expéditions

- Travailler avec les fournisseurs pour définir correctement les codes SH et répondre à tous les besoins en matière de documentation, d'emballage et d'étiquetage.
 - Comprendre les règles nationales et internationales relatives aux marchandises réglementées ou interdites ainsi que la législation sur les pays d'origine/de destination.
 - Joindre à l'expédition des copies physiques de tous les documents de dédouanement requis.
 - S'assurer que tous les documents requis sont disponibles et (si possible) vérifier de nouveau la cargaison physique pour que les articles, les quantités et les dimensions correspondent aux documents.
 - Solliciter, repérer un transporteur, un transitaire ou toute autre entité certifiée connaissant bien la procédure douanière et conclure un contrat en conséquence.
-

Stratégies pour les organisations d'intervention d'urgence

- Travailler avec les équipes respectives chargées des programmes et des opérations pour déterminer les activités d'intervention de routine et prédéfinir les cargaisons qui seront probablement utilisées dans les activités d'intervention.
 - Pour les stocks prépositionnés, il est possible de définir à l'avance les codes SH, les documents d'expédition nécessaires, ainsi que de les vérifier par rapport aux réglementations d'importation au niveau national (par exemple liste des médicaments approuvés par l'OMS).
 - Solliciter et repérer des fournisseurs tiers qui peuvent fournir rapidement les produits spécifiques nécessaires à l'intervention, et conclure des accords intégrant les besoins en matière de documentation et d'étiquetage.
 - Mettre au point des accords avec les transitaires et agents maritimes pour fournir des services de transport rapides et des informations sur les goulots d'étranglement en matière de douanes et d'infrastructures.
-

Planification en aval

Une organisation ou une entité agissant comme importateur ou réceptionnaire prévu d'une expédition doit également prendre des mesures pour se préparer correctement et repérer les besoins.

Définition de la procédure d'importation

- Toute organisation agissant comme réceptionnaire d'une expédition doit être légalement immatriculée dans le pays d'importation. La procédure d'immatriculation varie d'un pays à l'autre.
- Dans la mesure du possible, il faut éviter d'énumérer de simples personnes physiques comme réceptionnaires, ou encore d'utiliser des abréviations ou des acronymes d'organismes comme noms de réceptionnaires.
- Si nécessaire, sollicitez un agent/une société de dédouanement dûment immatriculé(e) et agréé(e) par les autorités douanières pour traiter les documents d'importation en douane et faites appel à ses services.
- Travaillez avec les autorités nationales (douanes, santé, bureau des normes, sécurité des passages frontaliers) et/ou l'agent de dédouanement sous contrat pour déterminer les réglementations et les exigences en matière d'importation et les communiquer à l'exportateur/expéditeur.
- Travaillez avec les autorités nationales et/ou l'agent de dédouanement sous contrat pour comprendre tous les tarifs, droits, taxes et exonérations possibles.
- Définissez les Incoterms avec l'exportateur/expéditeur et les limites de responsabilités avec le transitaire et/ou le transporteur sous contrat.

Préparation de la réception des expéditions

- Si l'importateur/le réceptionnaire est également le demandeur, l'importateur/le réceptionnaire doit s'efforcer de fournir à l'exportateur/expéditeur le plus d'informations possible sur la cargaison demandée.
 - Préparez la réception, le stockage et l'inspection des envois dans le pays.
 - Comprenez les points d'entrée et les goulots d'étranglement liés au dédouanement.
 - Préparez tous les documents avant l'arrivée de l'envoi.
 - Accélérez les procédures douanières lorsque c'est possible en recourant au prédédouanement sur la base de copies anticipées des documents.
 - Suivez l'expédition et sachez quand elle arrive dans le pays pour éviter les surestaries ou les pertes de cargaison.
 - Prévoyez un moyen de transport pour enlever la cargaison des installations douanières, idéalement planifié en fonction de la taille de l'expédition. Prévoyez également un stockage adéquat ou des livraisons en aval.
 - Dès l'arrivée de l'envoi, organisez son inspection et son dédouanement.
-

Éventuelles réglementations douanières spécifiques pour l'importation

- Importation temporaire en vue de l'utilisation d'articles et réexportation à une date ultérieure.
- Mainlevée douanière provisoire dans l'attente de la remise de la documentation complète à une date ultérieure prédéfinie, par exemple dans l'attente d'une lettre d'exonération, de certains permis.
- Entrée de cargaison réexportée.
- Entrée de marchandises en transit, sous cautionnement.
- Réimportation de cargaison après exportation temporaire pour réparation ou entretien.
- Saisie et destruction de cargaison interdite.
- Pénalités/amendes douanières pour déclaration incorrecte par les réceptionnaires ou leurs agents de dédouanement désignés.

Stratégies pour les organisations d'intervention d'urgence

- Assurez la liaison avec les équipes chargées de la programmation et des opérations pour évaluer les besoins, et utilisez les résultats de l'évaluation pour valider les besoins.
- Si possible, demandez des autorisations et des dérogations pour les exportations et les importations.
- Tentez d'accélérer les exonérations. Lorsque des exonérations sont déjà accordées, autorisez immédiatement l'expédition des envois en veillant à ce que tous les documents pertinents soient disponibles et à ce que les instructions d'expédition soient appropriées.

Documentation

La procédure d'importation exige généralement une documentation spécifique, et parfois substantielle.



En cas d'urgence, les autorités demandent en général les originaux ou les copies des documents suivants :

- **Facture commerciale/proforma** - Indique un aperçu du contenu de l'expédition et la

partie responsable de l'acquisition/du paiement de la cargaison. Les factures mentionnent en général le coût total de la cargaison, qui peut servir à calculer les droits de douane. De nombreux organismes humanitaires préfèrent employer des factures proforma autogénérées afin d'indiquer spécifiquement que la cargaison sera utilisée pour l'aide humanitaire.

- **Liste de colisage** - Doit être suffisamment détaillée et précise pour que les fonctionnaires des douanes n'aient pas besoin d'inspecter chaque article. Les listes de colisage sont habituellement beaucoup plus détaillées que les factures lorsque les expéditions comportent un grand nombre de postes.
- **Connaissance/lettre de transport aérien/lettre de transport ferroviaire/lettre de transport routier.**

Autres documents d'importation souvent requis :

- **Lettre/certificat de don et/ou de biens humanitaires** - De nombreux organismes incluent des lettres d'intention humanitaire ou de don rédigées par leurs soins pour faciliter le processus d'exonération douanière.
- **Preuve d'exonération des droits** - Peut être exigée au moment du dédouanement. En général, un organisme humanitaire immatriculé devrait être en mesure d'obtenir une lettre de l'autorité fiscale compétente. Une lettre peut toutefois être exigée pour chaque importation.
- **Certificats d'origine (COO)** - Généralement générés et certifiés par le fabricant, ils peuvent cependant être produits par l'organisme expéditeur si nécessaire. Certains pays imposent des exigences strictes en matière de provenance.
- **Certificats d'inspection (COI)** - Les COI sont généralement associés à des marchandises réglementées qui peuvent être consommées par des êtres humains, par exemple médicaments, ou peuvent avoir des effets néfastes sur la santé humaine, par exemple matériau d'abri en plastique inflammable. Les COI nécessitent en général une certification par un laboratoire d'essai extérieur, agréé pour tester les propriétés chimiques spécifiques des articles en question.
- **Certificats de conformité (COC)** - Les COC sont utilisés pour confirmer que les produits respectent ou dépassent une certaine norme industrielle, et nécessitent une inspection par des sociétés de test et de certification externes.
- **Certificats phytosanitaires** - Certification attestant que le matériel végétal importé satisfait aux exigences sanitaires du pays en question, généralement attribuée par un laboratoire extérieur.
- Instructions spéciales de manipulation ([marchandises dangereuses](#), [chaîne du froid](#), [médicaments](#), denrées alimentaires).

Procédures au point d'entrée

La plupart des grands ports maritimes et des aéroports internationaux ont la capacité de procéder aux inspections douanières, au stockage et au dédouanement sur place. Pour que le dédouanement soit officiel, il faut disposer de bureaux dédiés à l'autorité douanière compétente et d'un espace pour le stockage des marchandises soumises à la procédure douanière.

Les principales formalités liées au traitement des marchandises par les autorités dans le cadre du commerce d'exportation ou d'importation sont les suivantes :

1. Avant que la cargaison ne soit transportée, une copie du manifeste de cargaison/de la liste de colisage et du connaissance/de la lettre de transport aérien doit être remise aux autorités douanières et portuaires/aéroportuaires compétentes.

2. Lorsque la cargaison est déchargée du navire/de l'aéronef, elle est comptée par un agent désigné au sol.
3. Des droits de quai et/ou de manutention au sol aux taux en vigueur sont prélevés sur toutes les marchandises arrivées.
4. Les marchandises qui ne sont pas retirées de la garde des autorités douanières dans le délai d'entreposage gratuit accordé sont soumises à un loyer au taux de surestaries en vigueur.
5. Des surestaries sont facturées sur toute cargaison sans manifeste qui n'est pas enlevée dans le délai prescrit après la livraison.
6. Si les frais de surestaries ne sont pas réglés, la cargaison peut finir par être vendue aux enchères publiques.
7. Les frais de surestaries peuvent être annulés dans les cas suivants :
 1. Marchandises arrivant en mauvais état pour lesquelles une réclamation est déposée à l'encontre du transporteur : une certaine prolongation de la durée d'entreposage gratuit peut être accordée pour permettre une enquête sur la cargaison endommagée.
 2. Marchandises endommagées après le déchargement et pour lesquelles une « demande d'enquête » a été reçue par les autorités portuaires.
 3. Marchandises retenues par les autorités douanières pour un examen spécial, des tests chimiques, etc.
 4. Enlèvement des marchandises retardé sans faute ni négligence de la part des importateurs.
8. Les zones utilisées pour le déchargement et le stockage des marchandises importées doivent être déclarées comme zones douanières en vertu d'une loi sur les douanes, et sont en général des installations sous douane hautement sécurisées.
9. Le stockage de cargaisons dangereuses n'est autorisé que dans des endroits spécialement dédiés à cet effet.
10. L'examen de la cargaison par les douanes n'est autorisé que si le réceptionnaire ou l'agent de dédouanement présente aux autorités portuaires le bon de livraison émis par l'agent maritime ainsi que la déclaration de marchandises préparée au nom du réceptionnaire.

Pour les cargaisons arrivant par voie aérienne :

- Les grands aéroports mettent en général à disposition des installations à l'intérieur des zones douanières désignées pour que les marchandises en transit soient déconsolidées et reconsolidées avec les marchandises locales destinées à l'exportation.

Pour les marchandises arrivant par voie maritime :

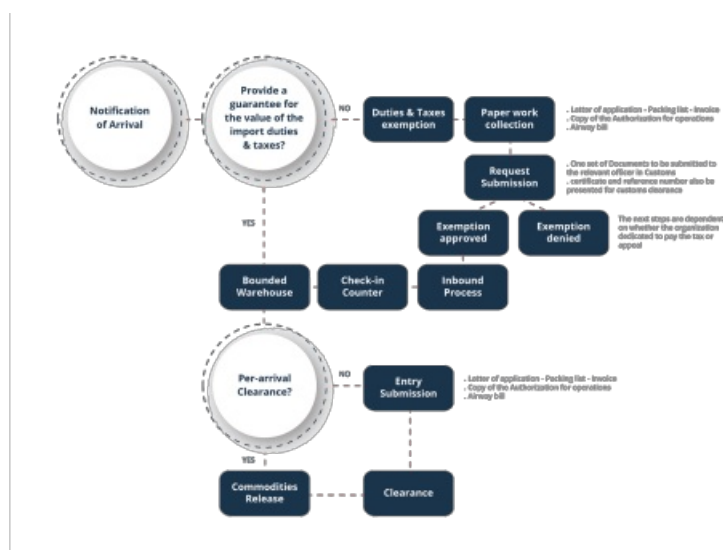
- Dans le cas de cargaisons conteneurisées, les conteneurs peuvent être déposés dans la zone portuaire avant que les marchandises ne soient présentées pour examen par les douanes. Les conteneurs peuvent également être acheminés vers un dépôt intérieur de conteneurs, un entrepôt ou une usine du réceptionnaire, où ils sont déposés et livrés à celui-ci après l'accomplissement des formalités douanières.
- Le charriage ou le transport d'une cargaison destinée à l'exportation, si elle est fractionnée, est autorisé au poste d'amarrage où le navire est prêt à charger. Dans le cas de cargaisons conteneurisées, le charriage est autorisé jusqu'à l'emplacement attribué à la compagnie maritime par l'autorité portuaire.
- Comme les importations, les exportations entraînent des surestaries après l'expiration de la durée d'entreposage gratuit, mais les autorités portuaires renoncent parfois à facturer ces frais en cas de cargaison spéciale. Les ports peuvent différer l'acceptation d'une cargaison destinée à l'exportation si l'arrivée du navire est retardée.
- Lorsqu'une cargaison destinée à l'exportation est acheminée vers un dépôt intérieur de

dédouanement, les formalités douanières y sont accomplies et les marchandises sont empotées dans des conteneurs, qui sont ensuite transportés au port pour être chargés directement sur le navire. La même procédure peut également être suivie si les conteneurs sont empotés dans l'usine ou l'entrepôt de l'expéditeur.

Lors de la planification de l'arrivée d'une cargaison, il est extrêmement important de savoir s'il est obligatoire de passer par la douane, en particulier dans les situations d'urgence à déclenchement rapide. Il peut arriver que des avions ou des bateaux soient physiquement en mesure d'arriver dans un port maritime ou un aéroport, mais qu'ils ne puissent en réalité pas importer légalement les marchandises.

Dédouanement de marchandises

Les étapes suivantes détaillent le processus de traitement et d'inspection de la cargaison par les douanes après son arrivée et son déchargement :



1. Toutes les cargaisons importées doivent être déchargées dans un port douanier désigné et ne doivent en aucun cas être soustraites au contrôle douanier sans l'autorisation écrite des autorités douanières.
2. Avant d'obtenir l'autorisation de soustraire des marchandises au contrôle douanier, le propriétaire ou l'agent agissant en son nom est tenu de présenter les documents requis par la loi, sous la forme prescrite, afin de permettre aux autorités douanières d'examiner les marchandises. Les détails spécifiques de la cargaison doivent concorder dans tous les documents.
3. Lorsque des marchandises sont destinées à l'entreposage sous douane, une demande d'autorisation d'entreposage de ces marchandises et une caution doivent accompagner la documentation.
4. Les autorités douanières sont habilitées à examiner toutes les marchandises importées. L'examen peut être physique (inspection visuelle, comptage, pesage, mesure, test chimique, etc.) ou documentaire (examen des documents pertinents tels que factures, billets à ordre, polices d'assurance et formulaires indiquant la quantité et la description des marchandises).
5. Si les marchandises sont passibles de droits, soit les droits de douane doivent être payés sur-le-champ, soit l'importateur doit fournir une caution pour garantir le paiement des droits.
6. Si les marchandises ne sont pas enlevées dans le délai prescrit après l'arrivée du navire ou

de l'aéronef importateur, elles sont susceptibles d'être vendues aux enchères publiques par les autorités portuaires qui recouvrent sur le produit de la vente tous les frais qui leur sont dus, y compris les droits de douane.

7. Les autorités douanières sont habilitées à récupérer auprès de l'importateur toute insuffisance sur les droits perçus ou tout remboursement erroné de droits de douane, conformément aux procédures et lois en vigueur.
8. Dans les cas où des licences d'importation sont requises, les autorités douanières vérifient la légalité des marchandises importées par rapport à ces licences.
9. Une fois que les autorités douanières locales ont jugé que tous les documents et le paiement étaient suffisants, le réceptionnaire ou l'agent agissant en son nom peut récupérer la cargaison dans l'installation désignée.

Les autorités douanières utilisent des exemplaires sur papier de tous les documents associés et, selon le contexte et la capacité de l'autorité douanière, des exemplaires électroniques, afin d'identifier la cargaison qui passe par le processus d'inspection physique.

Si l'importateur ou le courtier en douane agissant en son nom n'obtient pas les documents au moment où le dédouanement doit commencer, la procédure de présentation des marchandises sera retardée, et la mainlevée de la cargaison sera retardée ou ne se fera pas du tout. Les conséquences d'une cargaison entravée se traduisent par des retards dans la livraison aux bénéficiaires ou par des coûts supplémentaires tels que les surestaries. En peu de temps, des frais importants peuvent s'accumuler, dont le destinataire est tenu pour responsable.

Modes de paiement à l'importation/exportation

Lettres de crédit (LC) - Une lettre de crédit est l'engagement d'une banque à effectuer un paiement en faveur d'un bénéficiaire désigné dans un délai déterminé, contre la présentation de documents strictement conformes aux conditions de la LC. Les parties à une LC sont généralement un bénéficiaire qui doit recevoir l'argent, la banque émettrice dont le demandeur est client et la banque notificatrice dont le bénéficiaire est client. Presque toutes les LC sont irrévocables, elles ne peuvent être modifiées ou annulées sans l'accord préalable du bénéficiaire, de la banque émettrice et de la banque confirmatrice, le cas échéant. En général, les documents qu'un bénéficiaire doit présenter pour recevoir un paiement comprennent une facture commerciale, tout type de lettre de transport internationale et des documents d'assurance. Toutefois, la liste et la forme des documents sont ouvertes à l'interprétation et à la négociation, et il peut être exigé de présenter des documents délivrés par un tiers neutre attestant de la qualité des marchandises expédiées ou de leur lieu d'origine.

Transfert électronique de fonds (TEF) - Un TEF fait référence aux systèmes informatiques utilisés pour réaliser des opérations financières par voie électronique. La plupart des gouvernements et des autorités douanières privilégient les TEF et disposent habituellement d'un compte bancaire dédié à tous les dépôts. Un compte bancaire géré par le gouvernement possède l'avantage de permettre un contrôle transparent du transfert de fonds.

Paiement en espèces - Dans de très rares cas, les autorités douanières demandent des paiements en espèces. Bien qu'ils soient de moins en moins fréquents, des paiements en espèces peuvent avoir lieu, notamment à la suite de catastrophes naturelles à déclenchement rapide. Dans la mesure du possible, il convient d'éviter les paiements en espèces lors du dédouanement, car ils sont difficiles à retracer et peuvent entraîner des fraudes. Si un paiement en espèces est requis pour les douanes, les organisations doivent demander un reçu complet, détaillant l'objet de chaque taxe et précisant le nom du fonctionnaire de l'autorité douanière qui a procédé à l'opération.

Ordres de paiement et risques

Compte ouvert Encaissement documentaire Crédit documentaire Paiement à l'avance



Paiement à l'avance Crédit documentaire Encaissement documentaire Compte ouvert

- **Paiement à l'avance** - Tous les droits d'importation, les taxes et les frais de manutention sont payés à l'avance. Si des modifications sont apportées aux articles ou aux quantités, ou si les frais totaux prévus sont incorrects, l'entité qui paie d'avance supporte un risque supplémentaire. Si un paiement à l'avance est exigé, les importateurs doivent essayer d'utiliser une lettre de crédit.
- **Crédit documentaire** - Terme technique désignant une lettre de crédit.
- **Encaissements documentaires** - Instruction donnée par un exportateur (vendeur ou fournisseur) à une banque remettante, normalement la banque locale de l'exportateur, de percevoir le paiement d'un importateur (acheteur) immédiatement ou à une date ultérieure contre remise des documents commerciaux correspondants. Les encaissements documentaires fonctionnent comme une lettre de crédit, mais la charge de la documentation et des valeurs incombe au vendeur/à l'exportateur. Les importateurs doivent toutefois surveiller ces communications pour s'assurer que les coûts convenus sont toujours appliqués.
- **Compte ouvert** - Accord entre un importateur et un exportateur en vertu duquel des marchandises sont fournies, étant entendu que le paiement sera effectué à une date ultérieure convenue. Le paiement peut être réalisé après l'importation des marchandises. Ce mode de paiement est utilisé lorsqu'il existe un niveau élevé de confiance entre les exportateurs et les importateurs.

Outils et ressources pour les douanes

Modèles et outils

[MODÈLE - Certificat d'origine](#)

[MODÈLE - Lettre de don](#)

Références

- Des informations douanières spécifiques à chaque pays sont disponibles sur les pages de pays du Cluster Logistique Mondial, [évaluation du Cluster Logistique \(LCA\)](#)
- [Accord douanier type entre les Nations Unies et l'État](#)

- [Convention de Kyoto. Chapitre 5 de l'annexe J - Envois de secours](#)