

CERTIFICAT DE QUALITÉ

Le réveil brutal des autorités

La Banque d'Algérie vient d'émettre une note obligeant les intervenants dans le commerce extérieur, les importateurs, en fait, à strictement se conformer à la législation en la matière. Une législation qui date déjà mais sur laquelle les autorités n'ont pas été jusque-là très regardantes. Il s'agit, pour chaque importateur domicilié au niveau des banques, de présenter, entre autres, un certificat de qualité.

Sofiane Aït Ifflis - Alger (Le Soir) - Cette rigueur subite en terme d'exécution des lois à laquelle se sont éveillées les autorités obéit nécessairement à des motivations.

A première interprétation, il s'agirait de prémunir le vaste marché national de la consommation

des produits contrefaits ou à l'origine douteuse. Mais, évidemment, un tel souci ne devrait pas être nouveau, puisque des lois ont été promulguées depuis quelques années déjà.

Cette rigueur, donc, ne pouvait être qu'une réponse donnée à une demande pressante for-

mulée, incontestablement, par des marques déposées qui ont investi le marché algérien.

En effet, il est dans les mœurs commerciales mondiales qu'un fabricant se préoccupe de l'écoulement de sa marchandise. Aussi, il est légitime qu'il s'affiche regardant sur les aspects liés à la concurrence. Il réagit, pour sûr, quand cette concurrence s'exhibe par mout aspects déloyaux. Il paraît, en effet, que nombre de marques établies en

Algérie ont fait le forcing pour que des produits à l'origine douteuse n'envahissent pas le marché national au détriment de leur marque de fabrique.

C'est tout ce qu'il y a de légitime, en somme.

D'autant que l'on sait que, depuis la signature de l'accord d'association avec l'Union européenne, le marché algérien s'était ouvert à la concurrence commerciale internationale. Il fallait donc dresser des barrières pour que cette zone de libre-échange ne soit pas

un bazar, un fourre-tout. Il fallait trouver cette protection nécessaire.

Mais ce qui ne se comprend pas, c'est cette attitude laxiste des autorités algériennes des années durant, en permettant que l'activité d'importation s'opère sans l'observation stricte de cette obligation de fourniture d'un certificat de qualité.

Il est vrai que nul n'est censé ignorer la loi, les importateurs y compris, mais force est de constater que cet éveil sur la

rigueur a pénalisé plus qu'il n'a réjoui les opérateurs en la matière.

Il n'y a qu'à voir le nombre de navires commerçants en rade pour évaluer les désagréments que l'application stricte de la loi a occasionnés.

Il aurait fallu qu'il y ait des notes de rappel pour que les importateurs s'y conforment.

D'autant que la faute, dans ce cas précis, incombe aux autorités qui ont été laxistes.

S. A. I.

IMPORTATION DES VÉHICULES

Les transferts libres non concernés

Après la diffusion, il y a environ un mois, d'une note exigeant des concessionnaires automobiles la présentation d'un certificat de qualité, des démarches ont été entreprises auprès des institutions bancaires afin de trouver une solution à la situation de blocage qui a prévalu au niveau des ports. En effet, aucun détail n'a été fourni quant aux informations qui doivent être portées sur le fameux document. C'est ainsi que dans un premier temps, les discussions ont pu aboutir à la décision de remplacer le certificat de qualité par la présentation d'un certificat d'homologation. Seulement, quelques jours plus tard, la situation est revenue à la case départ. Les banques ont, encore une fois, exigé un certificat de qualité.

Nabil M. - Alger (Le Soir) - Cette situation n'a pas manqué d'irriter les concessionnaires tant aucun détail n'a été fourni à propos des indications à mettre sur le certificat de qualité.

Il est à noter que le certificat de qualité est un document qui doit être établi par le constructeur automobile auprès d'une entité indé-

pendante habilitée. C'est notamment le cas de Veritas ou SGS. La décision qui est tombée du jour au lendemain a fait que des centaines de véhicules se sont retrouvés bloqués au niveau des ports, particulièrement celui d'Alger.

Interrogé à ce propos, M. Mohamed Baïri, président de l'Association des concessionnaires automo-

bile d'Algérie, a affirmé que des démarches ont été engagées auprès des instances concernées.

Ces démarches ont abouti à la présentation d'un certificat d'homologation à la place d'un certificat de qualité. Il n'en demeure pas moins que les institutions bancaires se sont ravies. Le président de l'Ac2a a néanmoins souligné que ne sont concernés par la présentation de ce document que les importateurs qui procèdent au moyen de lettres de crédit. Les importations par transferts libres ne sont pas astreintes à la fourniture d'un certificat de qualité.

M. Baïri n'a pas manqué de souligner que la nouvelle procédure implique un surcoût qui se répercutera sur le prix les véhicules. Notre interlocuteur a soutenu que l'établissement d'un

certificat de qualité auprès d'organismes indépendants coûte entre 300 et 600 dollars. Quelques établissements le facturent à 1 % du prix du véhicule.

Par ailleurs, les spécialistes du secteur de l'automobile affirment que cette décision ne repose pas sur une plateforme bien réfléchie. Les concessionnaires, qui importent des marques mondialement connues pour leur qualité et leur fiabilité, sont placés sur le même pied d'égalité que les importateurs qui ramènent des produits méconnus des consommateurs.

Quoiqu'il en soit, il a signalé que cette nouvelle mesure va encore une fois entraîner une augmentation des prix des véhicules, au demeurant, suffisamment affectés par la nouvelle taxe.

N. M.

DÉDOUANEMENT

Les exigences de la Banque d'Algérie

Le dédouanement des marchandises importées est désormais soumis à de nouvelles exigences de la Banque d'Algérie.

Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir) - En date du 16 février 2009, la Direction générale des changes auprès de la Banque d'Algérie a adressé aux banques et établissements financiers intermédiaires agréés une note relative au règlement des importations.

A effet immédiat, la note n°16/DGC/2009 concerne en fait le contrôle des importations de biens réglés par crédit documentaire (Credoc) ou par remise documentaire (Remdoc).

Ainsi, la banque exige pour tout règlement d'une importation par Remdoc ou Credoc, suivant les règles et usances uniformes (RUU) 600 de la CCI, la présentation de trois documents. Il s'agit

du certificat phytosanitaire pour tout produit agroalimentaire ; le certificat de contrôle de qualité de la marchandise ; le certificat d'origine de l'importation.

Dans cette note, le DGC précise que ces documents, dorénavant obligatoires, doivent être établis par des organismes dûment habilités du pays exportateur, lesquels sont nécessairement différents du fournisseur.

En d'autres termes, pour tout dédouanement, l'opérateur doit présenter un document de domiciliation bancaire à obtenir en fournissant un certificat phytosanitaire.

Or ce certificat ne peut être délivré pour des produits agroalimentaires autres que les végétaux.

Cet opérateur doit aussi présenter un document attestant de la conformité du produit importé à

des normes ou à des règlements techniques nationaux. Ce document devra obligatoirement accompagner la facture à domicilier et doit être fourni par un organisme indépendant.

La réglementation et le contrôle en matière de conformité et qualité relèvent des prérogatives du ministère du Commerce.

De fait, ces exigences visent à prévenir toute infraction à la réglementation des changes et à prémunir les opérateurs de tout risque d'escroquerie et tromperie. Néanmoins, l'application et l'interprétation par les banques commerciales de ces exigences restent problématiques.

A ce propos, une représentation économique et commerciale étrangère en Algérie avait diffusé une étude pertinente sur l'applicabilité et l'impact de cette note.

C. B.

Un navire en rade coûte 1 500 dollars jour à l'État

Un navire non accosté coûte à l'Etat quelque 1 500 dollars jour. Depuis quelques jours, ils sont près d'une trentaine à se trouver en rade à quelques miles du port d'Alger.

En choisissant cette «option», les navires attendent qu'un quai se libère pour leur permettre de décharger leurs cargaisons.

Selon des responsables portuaires, cette situation engendre pour l'Etat une importante perte économique. Nos sources ajoutent, à ce propos, que le coût de la surestaries d'un bateau varie entre 1 500 et 3 000 dollars par jour, selon la marchandise.

On indique également que l'entreprise consignataire paie la surestaries du bateau en rade selon le contrat qui mentionne la durée qu'elle a signée avec l'entreprise expéditrice de la marchandise bloquée.

Ce phénomène cause également des pertes financières importantes à l'Entreprise du port d'Alger (EPAL). Une situation née de la saturation du port d'Alger qui assure, à lui seul, environ 40% du commerce extérieur, alors que ses capacités de débarquement et de chargement ne dépassent pas les 800 containers par jour.

Les armateurs ont pour mission de livrer leur marchandise et de repartir à la date fixée dans leurs documents de séjour.

Cette situation de bateaux en rade a également pour conséquence directe l'engorgement des ports. Le directeur général des Douanes, M. Bouderbala, a dit que près d'un millier de containers se trouvent en souffrance au port d'Alger, abandonnés par des importateurs. Certains encomrent les quais du port depuis 4 ans.

Le code des douanes, faut-il le rappeler, fixe le délai de séjour des marchandises dans l'enceinte portuaire à 4 mois et 21 jours pour leur dédouanement. Mais pour faire face à cette situation, l'administration des douanes avait pris la décision de transférer des containers du port d'Alger vers un autre site, à Sidi Moussa, d'une superficie de 23 ha.

Le problème de l'engorgement du port d'Alger, et à un degré moindre de tous les autres ports commerciaux du pays, ne date pas d'aujourd'hui. Tous les responsables qui se sont succédé à la tête du secteur des transports avaient promis de s'attaquer à ce problème en mettant en place un plan d'urgence de sauvetage du port d'Alger.

Résultat : des containers rouillés sont entreposés anarchiquement dans l'enceinte portuaire et sur les sites d'entreposage extérieurs au port, transformés en dédales sans fin où il est difficile de se mouvoir. Avec la décision prise par la Douane de transférer les containers vers la banlieue d'Alger, la question qui reste, cependant, posée est celle de savoir si l'on ne fait pas que «déplacer un problème d'un endroit à un autre avec toutes les conséquences financières qui en découleront».

Abder Bettache