

Chapitre 3 TD3.2

Exercice 1 :

Cet exercice propose au lecteur de se mettre dans la position, soit d'un vendeur tunisien ou d'un acheteur tunisien et lui permettra de vérifier sa propre maîtrise des incoterms (version 2020). Répondez par oui ou non ?

1. Vous vendez CPT Moscou. Supportez-vous les risques liés aux vols et perte de marchandises pendant le transport ? Payez-vous la prime d'assurance ?
2. Vous achetez CIP Moscou. Payez-vous la prime d'assurance ? Assurez-vous le dédouanement à l'arrivée dans le pays d'importation ?
3. Vous vendez FOB Bizerte. Devez-vous inclure dans votre prix les manutentions portuaires ? Le dédouanement à l'exportation ? Devez-vous vous engager à fournir les documents nécessaires à l'importation ?
4. Vous achetez en CIF Radès. Devez-vous souscrire une assurance transport ? Si votre marchandise supporte une avarie pendant le transport maritime, aurez-vous à exercer vous-même les recours contre le transporteur et l'assureur ?

Exercice 2 :

Affectez à chaque situation, l'incoterm (version 2020) adéquat, sans oublier la localisation géographique (qui désigne en général l'endroit où les marchandises sont réputées avoir été livrées par le vendeur, c'est-à-dire le point où les risques sont transférés à l'acheteur (Incoterms E et F) et qui désigne le point de répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur (Incoterms C et D)) ?

- Un client marseillais accepte de supporter les risques depuis Alexandrie en Égypte pour une marchandise transportée par la voie maritime. La facture comprendra outre la valeur de la marchandise, les frais d'embarquement et d'arrimage à bord ainsi que le fret maritime. Le client préfère assurer auprès de son assureur habituel le risque de transport et déléguer le dédouanement à son commissionnaire habituel.
- Un importateur français souhaite faire organiser pour son propre compte, la logistique globale de ses approvisionnements à partir d'un port principal qui sera Singapour. Ses différents fournisseurs doivent donc remettre la marchandise dédouanée au départ à un transitaire situé dans la zone portuaire. Celui-ci prépare les conteneurs et se charge de la réservation auprès des compagnies maritimes. Un commissionnaire prend en charge la totalité des opérations ultérieures jusqu'en France.

- Un importateur italien s'approvisionne auprès des embouteilleurs de Vittel. Les bouteilles d'eau minérale sont palettisées et expédiées en camions complets jusqu'à Milan. Les vendeurs prennent en charge directement l'organisation du transport routier et règle directement les charges liées au transport y compris l'assurance aux transporteurs.
- Un importateur français de fruits et légumes exotiques s'approvisionne en fruits de contre-saison au Chili. Il reçoit la marchandise par avion et c'est lui qui choisit la compagnie et règle les frais logistiques jusqu'en France. Le départ s'effectue à Santiago.
- Vous exportez vers Zurich, des camions complets de légumes primeurs depuis Rennes. Le grossiste suisse, répartiteur, accepte d'opérer les déchargements à l'arrivée et de payer l'assurance pour le transport. Il souhaite que vous organisiez les autres opérations au départ de Rennes, par camion.
- Exportation de produits cosmétiques vers la Chine à Shanghai. Le client chinois souhaite régler lui-même les frais de transport aérien et d'assurance au départ de Roissy.

Exercice 3 :

La société « MIZEN » localisée à Gafsa, fabrique et commercialise à l'étranger du matériel de pesage professionnel. Le service commercial de la société décide de réactualiser les tarifs export de l'entreprise à partir des nouvelles informations fournies dans l'annexe ci-dessous.

Sachant que 1 TND = 102.7600 JPY, on vous demande de :

1. Élaborez le prix d'un poste de pesage en EXW Gafsa, FCA Gafsa, FOB Radès, CFR Kobe, CIF Kobe, DAT Kobe et DDP Osaka ?
2. Identifiez, pour chacun de ces Incoterms (2010), le point de transfert des risques ?

ANNEXE : Eléments de calcul des prix export, à destination du Japon sur la base d'un seul conteneur :

Données	Montants
- Prix entrepôt au départ.	5.000,000 TND
- Emballage.	500,000 TND
- Frais financiers liés à la mise en place des délais et techniques de paiement.	3% du prix départ avec l'emballage
- Location et empotage du conteneur.	650,000 TND
- Chargement sur le camion à Gafsa.	30,000 TND
- Transport vers Rades.	300,000 TND
- Déchargement du camion.	30,000 TND
- Forfait du transitaire pour le dédouanement export.	45,000 TND
- Manutention portuaire non incluse dans le fret.	120,000 TND
- Fret maritime (long du bord à sous-palan).	600,000 TND
- Assurance.	0,2% du CIF majoré de 10%
- Droits et taxes à l'arrivée.	20% du CIF
- Opérations de "HANDLING" à l'arrivée (mise à quai).	7.832,830 JPY
- Gardiennage en zone portuaire.	3.500,000 JPY
- Post-acheminement Kobe – Osaka.	46.961,320 JPY
- Douane à Osaka (commissionnaire japonais).	7.049,000 JPY
- Déchargement dans les locaux de l'acheteur. *	14.000,000 JPY