

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix-Travail-Parie

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR



REPUBLIC OF CAMEROUN

Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF HIGHER EDUCATION



L'Institut Supérieur des Formations Appliquées Société de Prestation de Services Appliquées

RAPPORT DE STAGE

INCOTERM 2020 : INNOVATIONS

Rédigé et présenter par :

MBA SOB CEDRIC

En vue de l'obtention du

Brevet de technicien supérieur (BTS)

Filière : CARRIERS JURIDIQUES

Option : Douane-Transit (DOT)

Sous l'encadrement :

Académique de :

M. FOTSO FAHA MARCEL

Professionnel :

M. ONDO SIMON PIERRE

Année académique : 2022-2023

SOMMAIRE

SOMMAIRE	I
DEDICACESOMMAIRE	I
DEDICACE	II
REMERCIEMENTS	III
AVANT PROPOS	IV
RESUME	V
ABTRACT	VII
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREPRISE ET DEROULEMENT DU STAGE	4
CHAPITRE 1 : ENVIRONNEMENT INTERNE ET EXTERNE DE SOPRESS SARL	5
SECTION I : ENVIRONNEMENT INTERNE.....	5
SECTION II : ENVIRONNEMENT EXTERNE	9
CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE A SOPRESS SARL	11
SECTION 1 : ACCUEIL ET QUELQUES FONCTION EFFECTUEES	11
DEUXIEME PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE DES INCOTERMS 2020 ET INNOVATIONS	12
CHAPITRE I : LES INCOTERMS MULTIMODAUX	13
SECTION I : LES INCOTERMS 2010	13
SECTION II- LES INCOTERMS 2020	21
CHAPITRE II : LES INCOTERMS MARITIMES ET FLUVIAUX	24
SECTION I : LES INOTERMS2010	25
SECTION II : LES INCOTERMS 2020.....	27
TROISIEME PARTIE : APPROCHE ANNALYTIQUE DES INCOTERMS 2020	29
CHAPITRE I : APPRECIATION	30
SECTION I: ASPECT POSITIF DES INCOTERMS 2020	30
SECTION II : ASPECT NEGATIF DES INCOTERMS 2020.....	30
CHAPITRE II : SUGGESTIONS	32
CONCLUSION GENERALE	32
BIBLIOGRAPHIE	32
ANNEXES	32
TABLE DES MATIÈRES	32

DEDICACE



**A
MA
FAMILLE**

REMERCIEMENTS

Le travail ici présenté n'est pas une affaire entièrement personnelle, c'est l'œuvre de plusieurs contributions dont je vais remercier ici les auteurs. Il s'agit de :

- Tout-puissant Seigneur qui nous a donné la santé et nous a également donné les bonnes idées pour la rédaction de ce rapport ;
- Mon encadreur, Monsieur **M. FOSSO MARTIAL**
- Tout le staff administratif du Groupe ISFA-ODECI pour leurs encadrements annuels, précisément **M. NEGOU Jean Paul** pour avoir mis en œuvre un institut de formation de qualité qui m'a permis de me former.
- Tout le staff de la Société **SOPRESS SARL** pour son accompagnement professionnel
- Ma Famille
- **M WABO LEON** pour son assistance.

AVANT PROPOS

Vu l'évolution du monde dans lequel nous vivons, les jeunes diplômés qui veulent intégrer le milieu professionnel étaient confrontés à des nombreuses difficultés dues aux nouvelles technologies. Pour remédier à cela, le gouvernement a opté pour une formation répondant au besoin des entreprises, facilitant ainsi l'insertion des étudiants dans le monde professionnels et réduisant ainsi le taux de chômage et de la pauvreté.

C'est dans ce souci que l'arrêté N°90/50/MINEDUB/DET du 25/12/1971 a institué le brevet des techniciens supérieur (BTS) dans le but d'améliorer la formation des étudiants en créant un fois de plus le ministère de l'enseignement technique et de la formation professionnels enfin de former les jeunes camerounais pour le marché de l'emploi tant sur le plan national qu'international.

C'est ainsi que le groupe d'institut supérieur des formations appliquées (ISFA) qui donne la possibilité aux étudiants titulaire d'un baccalauréat ou GCE Advanced level tous les diplômes équivalant à une formation académique en vue de l'obtention du BTS dans les filières suivantes

- Douane-Transit (DT) ;
- Transport et logistique (GLT) ;
- Fiscalité ;
- Informatique de gestion (IG)
- Systèmes des Réseaux Informatiques ;
- Secrétariat bureautique (SB) ;
- etc.

Pour atteindre cette étape, étudiant est tenu d'effectuer un stage académique d'une durée de deux mois dans une entreprise. à l'issue duquel il rédigera un rapport de stage qui est cependant une unité de valeur comptant pour l'admission du candidat au BTS. C'est donc pour répondre à cette exigence académique que nous avons focalisé notre attention sur le thème **LES**

INCOTERMS 2020 : INNOVATION  **SOPRESS**



RESUME

Les Incoterms 2020 sont des règles commerciales internationales qui définissent les obligations et responsabilités des acheteurs et vendeurs lors de la livraison de marchandises. Les Incoterms sont utilisés dans les contrats de vente internationaux pour clarifier les termes du contrat, réduire les risques et éviter les malentendus entre les parties.

Les Incoterms 2020 ont été publiés par la Chambre de commerce internationale (CCI) en septembre 2019 et sont entrés en vigueur le 1er janvier 2020. Cette version comprend 11 termes, contre 13 dans la version précédente de 2010, et est organisée en deux groupes principaux :

Les Incoterms multimodaux (utilisables pour tous les modes de transport) : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU et DDP.

Les Incoterms maritimes (uniquement pour le transport maritime ou fluvial) : FAS, FOB, CFR et CIF.

Les Incoterms 2020 ont introduit des modifications par rapport à la version précédente, notamment :

La modification de la règle FCA pour permettre au vendeur ou à l'acheteur de charger le conteneur sur le transport maritime.

L'ajout d'une assurance minimale obligatoire dans la règle CIF.

La modification de la clause de transport dans la règle FOB pour refléter les pratiques actuelles de l'industrie.

Il est important de comprendre les Incoterms et de les intégrer correctement dans les contrats de vente internationaux pour éviter les litiges et les problèmes logistiques. Les parties doivent être claires sur leurs responsabilités et obligations respectives en matière de transport, de livraison et d'assurance des marchandises.

L'incoterm est un moyen de répartition des charges et de transfert entre le vendeur et l'acheteur lors d'une transaction commerciale.

En commerce internationale, une bonne maîtrise des incoterms est d'une importance capitale pour les échanges aussi bien bénéfique pour un importateur que pour un exportateur, car lorsqu'ils ne sont pas maîtrisés il doit avoir toujours conflit entre les parties

Avec l'évolution du monde, des technologies, et des besoins de résoudre les difficultés de transiger dans les échanges internationaux, les membres de la chambre de commerce font régulièrement des mises à jours pour répondre à leurs exigences. Raison pour lesquelles les

Rédigé et présenté par Cédric MBA SOB

incoterms ne sont pas statique. Mais l'important n'est pas de connaître ces innovations mais c'est de connaître comment les utiliser.

Le 1 janvier 2020 une nouvelle version des incoterms a été mise à jour à celle des incoterms 2010. Qui viennent en principe mettre plus de précision dans certains incoterms.

Dans la version 2020, sur le plan quantitatif ils sont restés les mêmes, sur le plan de la forme l'incoterm DAT (**Delivered At Terminal – Rendu au Terminal**) a été supprimé au profit de l'incoterm DPU (**Delivered at Place Unloaded**) ; sur plan du fond, les incoterms 2020 viennent avec plus de précision en faisant une différence d'assurance dans les incoterms CIP et CIF. Par ailleurs la version des incoterms 2020 donne la possibilité à des vendeurs qui ont des moyens de logistique important de transporter eux même les marchandises (**Transport pour compte propre**).

ABTRACT

His Incoterms 2020 are the international commercial rules that define the obligations and responsibilities of the purchasers and sellers at the time of the delivery of goods. The Incoterms are used in the international contracts of sale to clarify the terms of the contract, to reduce the risks and to avoid the misunderstandings enters the parts.

The Incoterms 2020 have been published by the international trade Room (CCI) in September 2019 and entered in force January 1st, 2020. This version consists of 11 terms, against 13 in the previous version of 2010, and is organized in two main groups:

The Incoterms multimodaux (usable for all fashions of transportation): EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU and DDP.

The maritime Incoterms (solely for the maritime or fluvial transportation): FAS, FOB, CFR and CIF.

The Incoterms 2020 introduced some modifications in relation to the previous version, notably:

The modification of the FCA rule to allow the seller or the purchaser to load the container on the maritime transportation.

The addition of an obligatory minimal insurance in the CIF rule.

The modification of the transportation clause in the FOB rule to reflect the present practices of the industry.

It is important to understand the Incoterms and to integrate them correctly in the international contracts of sale to avoid litigations and the logistical problems. The parts must be clear on their responsibilities and respective obligations concerning transportation, delivery and insurance of the goods.

The incoterm is a means of distribution of the loads and transfer between the seller and the purchaser at the time of a commercial transaction.

In international trade, a good mastery of the incoterms is of a fundamental importance for the as very beneficial exchanges for an importer that for an exporter, because when they are not mastered it must always have conflict enters the parts

With the evolution of the world, the technologies, and needs to solve the difficulties to compromise in the international exchanges, the members of the trade room make some stakes regularly has days to answer their requirements. Reason for which the incoterms is not static. But the important is not to know these innovations but it is to know how to use them.

January 1, 2020 a new version of the incoterms has been put up to date to the one of the incoterms 2010. Who come in principle to put more precision in some incoterms.

In the version 2020, on the quantitative plan they remained the same, as regards to the shape the DAT incoterm (Delivered At Terminal - Returned to the Terminal) has been suppressed to the profit of the DPU incoterm (Delivered at Place Unloaded); on plan of the bottom, the incoterms 2020 comes with more of precision while making a difference of insurance in the CIP incoterms and CIF. Otherwise the version of the incoterms 2020 gives the possibilitée has the sellers who have means of logistics importing to transport them even the goods (Transportation for clean account).

INTRODUCTION GENERALE

Les relations achat-vente ont souvent généré des problèmes récurrents. Les risques, les obligations du vendeur et celle de l'acheteur, les frais de transport, tous ces facteurs qui régissent le commerce international.

A l'époque classique, l'offre était inférieure à la demande. On produisait un bien parce que la demande existait déjà. La fonction technique dans la production supplantait toutes les autres

Par la suite, à l'époque du commercial, il fallait intégrer les exigences du marché : c'est l'ère du marketing. On recherche à satisfaire les exigences des consommateurs.

La demande devient inférieure à l'offre. Il faut donc donner une image de marque à son produit pour mieux le vendre. Dans cette volonté continue de satisfaire les besoins et exigences du marché, on fait un peu plus attention aux critères de choix des clients. Aujourd'hui, les clients achètent un produit pour sa qualité intrinsèque, la qualité du service précède et suit l'achat du produit et les avantages en termes d'économie réalisée au cours de la transaction commerciale. C'est ainsi que l'on a découvert que la logistique peut jouer un rôle important dans le commerce. En effet, la logistique consistant à mettre à la disposition du consommateur la quantité exacte du bon produit au bon endroit et au bon moment apparaît aujourd'hui comme une science qui permet à l'entreprise d'optimiser le fonctionnement de ses activités. C'est en cela que toutes les entreprises qui exercent dans le commerce international mettent un accent sur le développement des solutions logistiques pour accroître la rentabilité de leurs opérations.

Ils permettent le plus souvent en une simple ligne, de définir les conditions de livraison et évitent de reporter dans chaque contrat des clauses logistiques complexes. Encore, faut-il bien libeller les clauses commerciales afin d'éviter tout litige d'interprétation.

Définis par le dictionnaire Larousse comme un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes utilisés dans les contrats de vente avec l'étranger, les Incoterms sont utilisés dans les échanges internationaux pour établir les Responsabilités respectives des parties

Reconnus par les gouvernements, les autorités légales et les professionnels du transport à travers le monde, les Incoterms n'ont cependant pas un caractère Obligatoire et demeurent un outil à la disposition des entreprises, qu'elles peuvent Théoriquement choisir ou non de retenir. Toutefois, l'absence d'un Incoterm dans un contrat pose d'importants problèmes pour la détermination de la valeur en douane de la marchandise

En 1936, dans le cadre de répondre à ce souci, la chambre de commerce international (CCI) situé à Paris, a publié sous le nom des incoterms une série de règle internationales pour répondre aux préoccupations majeures constate ans le commerce international.

INCOTERMS (International Commercial Terms) se sont des termes de commerce internationaux qui définissent comment doivent être repartie les charges du transport et rn quel montant se fait le transfert des risques. Les incoterms vont aider l'acheteur et le vendeur de définir qui d'entre eux va supporter les frais. Ils vont aussi également permettre de préciser le moment de la passation des risques.

Les Incoterms constituent un langage codifié qui définit précisément les droits et obligations de l'acheteur et du vendeur dans le cadre d'échanges internationaux

En revanche, les INCOTERMS ne définissent pas le transfert de propriété ! cette confusion est faite parfois, c'est le paiement intégral de la facture, quel que soit l'incoterm utilisé, qui permet à l'acheteur d'être propriétaire de la marchandise.

Dans les relations internationales, lorsqu'un client achète sa marchandise il faudra conduire cette marchandise donc jusqu'au moyen de transport principal, suivre les opérations douanières à l'export, payer le transport principal (transport maritime, terrestre, aérien), en suite le dédouanement a l'import, et en fin conduire sa marchandise jusqu'à son magasin

Dans ces opérations, s'additionnes des couts, mais qui es paies, Si au cour de ces transactions il arrivait un sinistre, qui s'en chargera de ces risques ?

L'on constate la complexité de la chaine internationale. En fonction de cette complexité des entreprises d'échanger entre elles sur le plan international étant donné qu'ils n'ont pas tous les mêmes langues, les mêmes lois, les mêmes coutumes..., les membres de la chambre du commerce international se sont réunis pour essayer trouver des solutions pour avoir une même politique d'échange commune.

- L'Incoterm est une des conditions du contrat commercial parmi tant d'autres (prix, délai, modalités de paiement, garantie en cas de défectueux...).

- L'Incoterm est lié à l'acheminement des marchandises (qu'elles soient facturées ou pas !).

- Il répartit les droits et obligations le long de la chaîne de transport entre vendeur (expéditeur) et acheteur (destinataire).

- Il n'est pas d'application obligatoire mais tellement pratique pour sécuriser tout échange de bien (à l'international, à l'intérieur de l'UE, mais aussi en vente nationale).

Aujourd'hui une liste de 11 incoterms définit le partage du risque et des coûts entre le vendeur et l'acheteur

De nombreuses innovations ont été apportées à la règle de 1936 pour obtenir aujourd'hui les incoterms 2020.

Au regard de tout ce qui précède, nous pouvons nous poser les questions suivantes :

En quoi consistent les incoterms 2020 ?

En existe-t-il plusieurs variantes ?

Comment s'utilise-t-il ?

**PREMIERE PARTIE : PRESENTATION
GENERALE DE L'ENTREPRISE ET
DEROULEMENT DU STAGE**

CHAPITRE 1 : ENVIRONNEMENT INTERNE ET EXTERNE DE SOPRESS SARL



(Société de Prestation de Service)

SOPRESS SARL fournit des services globaux de **transport** et de **logistique** de l'Europe et de l'Asie vers le Cameroun. Pour cela, nous disposons de plusieurs partenaires et entreprises au Cameroun et à l'International.

Déjà 5 ans d'expérience dans le secteur du transit, de la douane, de la logistique et du transport, avec dans son actif de nombreux clients satisfaits et fidélisés à ses services, il a acquis les outils, les méthodes et le personnel nécessaire à un déroulement sécurisé et fiable de l'entreposage, de l'acheminement et du dédouanement de vos marchandises.

Ce chapitre portant sur la présentation de ladite entreprise sera subdivisé en deux parties ; la première mettra en exergue la présentation de **SOPRESS Sarl** dans son environnement interne (section 1) et la seconde celle-ci dans son environnement externe (section 2)

SECTION I : ENVIRONNEMENT INTERNE

Il s'agit de présenter ici SOPRESS SARL depuis sa création et son évolution jusqu'à nos jours

I. CREATION ET EVOLUTION DE SOPRESS SARL

1. Création

SOPRESS SARL est une société internationale de prestation de services en douane et transit, négoce, transport ; logistique, MADE, location des engins de BTP qui a été créé dans les bureaux de Yaoundé

- **Statuts juridiques**

A un statut de société a responsabilité limite conformément SARL avec un capital de 5,000,000FCFA.

2. EVOLUTION

Evoluant aussi bien dans le trafic par voie maritime, terrestre et aérien ; la compétence de SOPRESS SARL couvre cinq principales activités notamment :

- **Le dédouanement de marchandises**

Le dédouanement des marchandises est le processus par lequel les marchandises importées ou exportées sont traitées et libérées par les autorités douanières. Le dédouanement se fait après que les droits et les taxes de douane liées aux marchandises ont été évalués, liquidés et acquittés.

- **MADE**

Site fermé et ouvert destiné à l'entreposage et au stockage des marchandises en attente de dédouanement, délocalisées du point principal d'introduction ou de prise en charge sur le territoire et donnant lieu à l'accomplissement de diverses formalités relatives au transport, notamment le chargement ; le déchargement, l'arrimage et le fardage.

- **Entrepôt Privé Sous Douane**

Est un enclos délimité où séjourne les véhicules et engins en attente du dédouanement

- **Le transport**

Il consiste à acheminer les Marchandise d'un lieu à un autre grâce un moyen de locomotion (navire, véhicule, aéronef, train)

- **La négociation**

Il s'agit d'une activité d'échange ou de commerce à petite ou grande échelle elle permet alors de négocier les marchés commerciaux nationales et internationales pour sa clientèle

- **Location des engins BTP**

Il s'agit des locations des engins de bâtiment travaux publique comme les camions benne, la chargeuse, la pelleuse, le bulldozer etc.

- **Logistique**

Regroupe les activités classiques de transport comme le stockage, l'utilisation des machines de transport et de levage, mais aussi l'aménagement des locaux afin d'optimiser les flux de composants

- **Conseils**

SOPRESS Sarl conseille ses clients sur les opérations d'import ou d'export. Elle assiste également celui-ci de la prise d'une décision importante en présentant à ce client les avantages et inconvénients de la question qui fait l'objet de la consultation

II. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

1. Organisations

Comme toute les entreprise, la société SOPRESS Sarl est organisée de façon structurée c'est à dire quelle dispose d'un service hiérarchique et les subordonnées qui se soumettent à l'exécution des ordres données par leurs chefs ainsi nous avons à la tête

a) Le PDG

Il est le promoteur de l'entreprise et a pour rôle de :

- Définir et conduire la politique générale
- Assurer la bonne marche de l'entreprise

b) Le Directeur général

- Superviser les activités de l'entreprise
- Traiter les demandes d'emploi soumis par le chargé des ressources humaines
- Représenter la société auprès des tiers (clients, partenaires, syndicats...)
- Veille de la bonne marche, et des stratégie énoncé par le PDG

c) L'assistante de direction

- Elle est chargée de la saisie des documents nécessaires à la réalisation des différentes opérations
- Elle accueille et oriente les clients et les visiteurs
- Elle réceptionne les courriers et les appels

c) Le service commercial

C'est sur ce service que repose en majeure partie la réussite de l'entreprise il est dirigé par un responsable dont la tâche consiste à :

- Rechercher de nouveaux clients
- Elaborer les stratégies commerciales
- Conquérir de nouvelles marches
- D'entretenir et de maintenir les clients existants
- Améliorer l'image de marque et la notoriété de l'entreprise auprès des tiers

d) Le service d'opération

- Les déclarants
- Le chef transit
- Opératrice de saisie (exploitant de MADE)
- Responsable logistique
- Magasiner
- Chauffeur
- Mécanicien
- Agent d'entretien
- Agents commerciaux
- Agent de sécurité...ect

e) Le service financier

Il est chargé des opérations financières et comptables de l'entreprise, il gère toutes les transactions financières et s'occupe également de la facturation et du recouvrement des créances auprès des clients.

Il assiste par des comptables qui l'aide dans l'exécution de cette tâche tout en enregistrant les dépenses et les recettes en vue de la détermination du résultat

2. Fonctionnement

SOPRESS Sarl dispose non seulement de plusieurs moyens pouvant leur permettre de booster leur performance face à la concurrence et atteindre leurs objectifs, mais aussi fonctionne également en place avec plusieurs organes mis en place par l'État et avec qui il travaille régulièrement

a) Moyens interne à l'entreprise

On entend ici tout ce qui permet à SOPRESS Sarl d'avancer dans le traitement des dossiers. Nous avons :

➤ Moyens matériels

- Bureaux confortablement équipés
- Une connexion internet à haut débit
- Véhicule de service (03)
- Pick-up (02)
- Des camion fourgons (08)
- Des camion Plateaux (10)
- Chariot élévateur hister (03)
- Engin

➤ Moyens humains

- 1 Président Directeur général
- 1 Directeur général
- 1 assistant de direction
- 2 responsables financiers
- 1 responsable commerciale
- 2 comptables
- 2 Déclarant 3 enleveurs
- 27 chauffeurs
- 3 Magasiniers
- 2 agents de sécurité (nuit et jours)

a. Moyens externes a l'entreprise

Ce sont les organes externe avec qui SOPRESS SARL fonctionne très régulièrement c'est le cas de ;

Les organismes de contrôle

- **La SGS :** société Générale de surveillance
- **GUCE :** Le Guichet Unique des opérations du Commerce
- **CNCC :** Conseil nationale des chargeurs du Cameroun
- **PAD :** port autonome de Douala

SECTION II : ENVIRONNEMENT EXTERNE

Il s'agit ici des facteurs pouvant être favorables ou défavorables à l'entreprise. Ils sont constitués notamment du marché, l'administrative des douanes, la société d'assurance de la concurrence et éventuellement de partenaires ou collaborateur de SOPRESS SARL

1) Le marché

Le marché peut se définir comme la rencontre entre l'offre et la demande moyennant un prix .il s'agit ici de l'échange Dun service (importation et exportation des marchandises) entre une personne morale ou entreprise de transitaire contre le prix du service rendu. Dans cette définition SOPRESS SARL dispose de nombreux clients qui jusqu'ici ont été satisfaits de ses services

2) La concurrence

La concurrence ici permet à l'entreprise d'identifier ceux qui offrent les services semblables. On note qu'en matière d'importation des marchandises en groupage il existe une multitude d'entreprise qui exerce dans le m'entierce qui entraine une grande compétitivité sur le marché donnant l'opportunité aux entreprises de booster la concurrence afin d'avoir la première place et d'obtenir une grande part de marche.

SOPRESS SARL qui est un magasin extérieur comme tous les autres est confronté à plusieurs courants tel que ;

FORTTRANS

BOLLORE logistique

3) Société d'assurances

L'assurance ici permet à l'entreprise portant sur les risques préliminaires et complémentaires au voyage maritime ou aérien (risques liés aux opérations de pré- acheminement et post - acheminement). Cette assurance a pour but de couvrir les marchandises en cas de vol, de perte, ou d'avaries au cours de leur transport.

4) Les fournisseurs

Pour son maintien et son bon fonctionnement, le cabinet a besoin de plusieurs biens et service pour cela, il s'approvisionne chez ;

- Camtel : pour les frais de téléphone fixe et internet,
- Eneo : pour l'alimentation en électricité
- BREAM : fournisseur en véhicule
- CATRAFIC : fournisseur en pièces des engins

- AURA : en eau minéral

5) Les partenaires ou collaborateurs de SOPRESS Sarl

Ce sont ceux-là qui soustraite le plus souvent avec SOPRESS SARL afin d'effectuer un réseau d'échange dans les différentes opérations en occurrence l'emmagasiner de marchandises, la caution confraternelle, la validation de la déclaration en cas de perte de connexion ou délestage

Bien que ces entreprises soient des concurrents sur le marché, ils entretiennent néanmoins de bonne relation

CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE A SOPRESS SARL

SECTION 1 : ACCUIEL ET QUELQUES FONCTION EFFECTUEES

1) ACCUIEL A SOPRESS SARL

Dès notre arrivée à **SOPRESS** Sarl le 14 juillet 2022 nous nous sommes dirigés vers le bureau du responsable transit au siège social situé à Akwa qui nous a accueilli. Après quelques mots de bienvenue et des questions posées à propos du métier de la Douane et du Transit. Il nous a donné les directives à suivre durant notre période de stage. Par la suite il nous a indiqué où le magasin sous Douane était situé et nous y sommes allés il nous a conduit au MADE de l'entreprise où il nous a présenté les différents employés de l'entreprise ainsi que leur poste respectif enfin il nous a recommandé d'être ponctuel et ouvert d'esprit durant le déroulement de notre stage qui s'étendra du lundi à vendredi de 8H à 17H avec une pause entre 12H et 13H.

2) FONCTIONS EFFECTUEES DURANT LA PERIODE DE STAGE

- Accueil et présentation de l'entreprise
- Présentation du personnel et leurs différentes activités
- Etude des différents dossiers de l'entreprise
- Initiation à l'utilisation des appareils du bureau
- Ouvertures des dossiers
- Appréhension des différentes procédures de dédouanement.
- Nous avons saisi une déclaration provisoire dans CAMCIS
- Le suivi des différentes livraisons

DEUXIEME PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE DES INCOTERMS 2020 ET INNOVATIONS

Compte tenu de la demande et de l'évolution du marché, les membres de la chambre du commerce international se sont statué pour répondre à certains besoins précis dans les échanges internationaux à travers de nouvel incoterms avec plus de précision.

La version 2020 entre en vigueur au 1er janvier 2020. En cours, la version 2010 jusqu'au 31.12.2019.

En 2020, le nombre des incoterms est toujours resté le même à celle de 2010 qui était de 11 incoterms.

Les incoterms sous formes de code de 3 lettres et constituent 4 familles

- Les familles de E et F : l'acheteur est responsable des frais et risques de transport
 - EXW – Ex-Works – À l'usine
 - FCA – Free-Carrier – Franco-transporteur
 - FAS – Free Alongside Ship – Franco le long du navire
 - FOB – Free On Board – Franco à bord
- La famille des C : le vendeur s'en charge des frais de transport et supporte ou pas les risques de transport
 - CPT – Carriage Paid To – Port payé jusqu'à
 - CIP – Carriage Insurance Paid to – Port payé, assurance comprise jusqu'à
 - CFR – Cost and FREight – Coût et Fret
 - CIF – Cost, Insurance and Freight – Coût, assurance et fret
- La famille des D : le vendeur est responsable en frais et risques de transport.
 - DAP – Delivered At Place – Rendu au lieu de destination
 - DPU – Delivered at Place Unloaded – Rendu au lieu de destination déchargé
 - DDP – Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés

En 2020 comme en 2010, il existe 11 incoterms repartis selon que le transport soit maritime ou multimodal.

CHAPITRE I : LES INCOTERMS MULTIMODAUX

L'introduction du conteneur comme unité standard de chargement au milieu du siècle dernier, a révolutionné le secteur de transport. Elle a amplifiée le développement du commerce mondial. Grâce à sa manutention facile lors des ruptures de charge entre les modes du transport classiques, le conteneur a favorisé l'apparition des offres du transport combinant plusieurs modes de transport de base (maritime, ferroviaire, routier). Néanmoins, en Europe, le transport est fortement marqué par une séparation technique, sociale, voire politique, entre les modes de transport. Le mode routier reste, le mode le plus compétitif. Il bénéficie d'une bonne croissance actuellement. Sa forte compétitivité vient du fait qu'il bénéficie d'une infrastructure universelle, souvent payée par les contribuables et par les automobilistes. Le développement des UTI (Unités de Transport Intermodal) comme les caisses mobiles et les conteneurs a permis au transport intermodal d'être une alternative crédible aux toutes routes. Cependant, l'intermodalité est loin de concurrencer la route, celle-ci occupe toujours une place prépondérante, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif : c'est le mode routier qui fixe aujourd'hui les prix du marché et les performances auxquels les autres modes alternatifs se confrontent.

Les incoterms multimodaux peuvent être utilisé par n'importe quel type de transport. Car une marchandise peut voyager par bateau, camion, par train, par avion.

SECTION I : LES INCOTERMS 2010

En 2010, une nouvelle version des incoterms sont entrées en vigueur suite à une révision des incoterms 2000. Une série de 11(onze) incoterms dont 7 (sept) multimodaux avait été promulguée par la chambre de commerce internationale.

1- EXW – Ex-Works – À l'usine.

L'EXW est un incoterm de départ. Dans cet incoterm, le vendeur doit mettre à disposition ces marchandises à la sortie de son usine à une date négociée. L'acheteur paye tous les couts de transport, les frais de Douane et supporte les risques liés au transport des marchandises jusqu'à leur destination finale.

Cet Incoterm, est celui qui donne à l'acheteur le plus de responsabilités concernant le transport de sa marchandise.

Cet incoterm est valable pour tous types de transport.

Une fois la production finie, la seule charge du vendeur est de mettre à disposition de l'acquéreur, la marchandise emballée, au pied de sa société ou usine. Le client assure toutes les démarches administratives liées aux douanes, ainsi que le paiement de ces taxes : la déclaration des biens aux douanes, la délivrance des documents au service des douanes à l'import et à l'export, pour finir le paiement des taxes à l'import comme à l'export. Il choisit la logistique des transports : quel type, quelles compagnies, quel transport « navette » (de l'usine au transport principal), quel transport principal, quels types d'assurances ... Les frais engendrés sont à sa charge.

➤ **Obligations du vendeur**

Le vendeur ici a pour obligation :

- D'emballer et de marquer la marchandise
- De mettre la marchandise à portée de mains de l'acheteur de telle façon que celle-ci lui soit accessible.

➤ **Obligations de l'acheteur**

L'acheteur a donc pour obligation de :

- Procéder au préacheminement de la marchandise jusqu'au moyen de transport principal
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement
- Procéder aux opérations liées au déchargement et au dédouanement de sa marchandise à l'importation.
- Procéder au post-acheminement de sa marchandise jusqu'à son usine

➤ **Le transfert des risques**

Le transfert des risques est fait lorsque le vendeur a mis à la disposition de l'acheteur les marchandises prêtes à être transportées

3. Free-Carrier – Franco-transporteur

FCA est un Incoterm qui signifie Free Carrier

Cet Incoterm peut être utilisé pour tous les modes de transport, y compris les multimodaux. Le vendeur livre les marchandises aux mains du premier transporteur, soit au départ (marchandise chargée), soit en un lieu quelconque du pays d'expédition

(Marchandise non déchargée). C'est à ce moment-là que le transfert de risques a lieu. L'acheteur paye les coûts de transport. À l'inverse de l'Ex Works le vendeur prend en charge les frais de dédouanement export lors d'un contrat avec Incoterm

FCA, ce qui lui permet de prouver lors d'un contrôle fiscal l'exportation réelle de la marchandise, dès réception de la déclaration d'exportation apurée en sortie communautaire.

➤ **Les obligations du vendeur**

Le vendeur a pour obligation de :

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le pré-acheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au moyen de transport principal d'embarquement.
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement.

➤ **Obligations de l'acheteur**

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement
- Procéder aux opérations liées au déchargement et au dédouanement de sa marchandise à l'importation.
- Procéder au post-acheminement de sa marchandise jusqu'à son usine
- Supporter les risques liés du moment où la marchandise a été mise à bord du moyen de transport principal.

➤ **Le transfert des risques**

Ici, le transfert de risques se fait à partir du moment où le vendeur a conduit la marchandise jusqu'au moyen de transport principal

3) CPT – Carriage Paid To – Port payé jusqu'à

CPT est un Incoterm qui signifie Carriage Paid To

➤ Les obligations du vendeur

Lors d'un contrat de vente sous l'incoterm CPT, le vendeur est en charge de :

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement

➤ Les obligations de l'acheteur

L'acheteur a l'obligation de :

- Procéder aux opérations liées au déchargement et au dédouanement de sa marchandise à l'importation.
- Procéder au post-acheminement de sa marchandise jusqu'à son usine
- Supporter les risques liés du moment où la marchandise a été mise à bord du moyen de transport principal

Dans cet incoterm, le vendeur paye pour le transport jusqu'au point de destination. L'acheteur paye l'assurance. Le transfert de risques a lieu quand les marchandises sont remises entre les mains du premier transporteur.

➤ le transfert des risques

Ici, le transfert de risque se fait au moment où le vendeur met les marchandises dans le moyen de transport principal.

1. CIP – Carriage Insurance Paid to – Port payé, assurance comprise jusqu'à

Cet incoterm comme CPT est un incoterm de transport principal à la seule différence est qu'ici le vendeur doit souscrire pour l'acheteur une police d'assurance.

➤ Les obligations du vendeur

Ici, le vendeur s'en charge de :

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement ;
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal ;
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement ;
- Souscrire à une police d'assurance permettant de couvrir la marchandise du client lors du transport.

➤ Les obligations de l'acheteur

L'acheteur a pour obligation ici :

- Procéder aux opérations liées au déchargement et au dédouanement de sa marchandise à l'importation ;
- Procéder au post-acheminement de sa marchandise jusqu'à son usine.

➤ Transfert des risques

Dans ce contrat, le transfert des risques se fait lorsque la marchandise est à bord du moyen de transport principal.

2. DAP – Delivered At Terminal – Rendu au Terminal

L'incoterm DAT est un incoterm de vente à l'arriver, ici le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu.

➤ Les obligations du vendeur

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement ;
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal ;
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement ;
- Souscrire à une police d'assurance permettant de couvrir la marchandise du client lors du transport ;
- Organiser et payer le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu ;

➤ Les obligations de l'acheteur

Dans cet incoterm, l'acheteur doit suivre les opérations de dédouanements à l'import et à acheminement de sa marchandise jusqu'à sa destination finale

➤ Le transfert des risques

Le transfert de risque est effectif ici lors que le transporteur met les marchandises à la disposition de l'acheteur au terminal convenu.

3. DAP – Delivered At Place – Rendu au lieu de destination

Cet incoterm comme DAT est un incoterm de vente à l'arrivée, il permet l'acheminement de la marchandise jusqu'au lieu convenu, les formalités sont effectuées par le vendeur, mais par contre aucune obligation concernant les formalités douanières.

➤ Obligation du vendeur

Le vendeur ici a pour obligation de :

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement ;
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal ;
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement ;
- Souscrire à une police d'assurance permettant de couvrir la marchandise du client lors du transport ;
- Organiser et payer le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu ;
- S'en charger du transport du terminal jusqu'au lieu convenu.

➤ **Les obligations de l'acheteur**

L'acheteur ici s'en charge :

- D'effectuer les formalités d'importation et acquitter les droits et taxes dus en raison de l'importation
- Du reste du trajet depuis le lieu convenu jusqu'à la destination finale

➤ **Le transfert des risques**

Il s'effectue au moment où le vendeur a livré la marchandise au lieu convenu.

4. DDP – Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés

DDP est le dernier incoterm de vente à l'arrivée, ici le vendeur doit s'en charger de toutes les charges de son usine jusqu'à la livraison

➤ **Les obligations du vendeur :**

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;

- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;
- Accomplir dans son pays, les formalités de Douane et supporter les taxes liées au dédouanement ;
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal ;
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement ;
- Souscrire à une police d'assurance permettant de couvrir la marchandise du client lors du transport ;
- Organiser et payer le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu ;
- Supporter les droits et taxes de douane dus à l'importation ;
- S'en charger du transport du terminal jusqu'à la destination finale (chez le client).

➤ **Les obligations de l'acheteur**

Ici, l'acheteur ne s'occupe de rien. Après la conclusion du contrat de vente, il attend juste que le vendeur lui livre chez lui.

➤ **Le transfert de risque**

Dans cet incoterm, le transfert de risque se fait lorsque l'acheteur est entré en possession de sa marchandise

SECTION II- LES INCOTERMS 2020

La nouvelle version des incoterms qui viens en révision des incoterms 2010, est entrée en vigueur le premier janvier 2020 pour répondre au besoin des importateurs et exportateur.

A. ENONCIATION

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixe. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

2) FCA (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

3) CPT (Port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

4) CIP (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

Les conditions sont les mêmes que pour le CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant l'acheteur et le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

5) DAP (Rendu au lieu de destination)

Le vendeur supporte les frais et risques pendant le transport de la marchandise à une adresse convenue. Dès que les marchandises sont arrivées à cette adresse et sont prêtes pour le déchargement, le risque passe à l'acheteur.

6) DPU (Rendu au lieu de destination déchargé)

Le vendeur est responsable des coûts et des risques liés à la livraison des marchandises vers une destination convenue où les marchandises peuvent être déchargées pour un transport ultérieur. Le vendeur organise les douanes et décharge les marchandises à l'endroit convenu. L'acheteur organise le dédouanement et tous les droits associés.

7) DDP (Rendu droits acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations.

B. LES INNOVATIONS

Les nouveaux incoterms 2020 viennent avec des particularités en révision des incoterms 2010.

- La règle FCA des Incoterms 2020 intègre la possibilité pour le vendeur d'obtenir un connaissance : l'acheteur donnera instruction au transporteur de remettre au vendeur une preuve de chargement à bord.
- L'Incoterm DAT est supprimé au profit de l'Incoterm DPU : le vendeur livre la marchandise, dédouanée à l'export, au lieu de destination désigné qui peut être le « terminal » d'arrivée ou à l'endroit convenu au lieu de destination ; le vendeur est responsable en frais et risques jusqu'à ce lieu. L'acheteur est, quant à lui, en charge du dédouanement à l'import.
- Les Incoterms s'appliquent aussi lorsque le transport est organisé avec des moyens en propre, sans recourir à un transporteur agissant comme tierce partie (prévu en FCA, DAP, DPU, DDP).
- Les Incoterms CIP une différence en matière de couverture assurance transport : l'Incoterm CIP impose une garantie tous risques.

C. LES RAISONS DU CHANGEMENT

Ces incoterms ont été mis à jour :

- Pour permettre aux fournisseurs disposant des moyens de logistique plus approfondis, de pouvoir bénéficier des gains écoulant des prestations de transport
 - Pour couvrir plus de risque et plus sécuriser les marchandises des importateurs.
- Source de plus de garantie.

- Pour plus de précision de lieu dans les incoterms de vente d'arrivé et pour donner aussi la possibilité du déchargement de ces marchandises à leurs arrivées.
- Pour donner cette possibilité aux acheteurs d'obtenir un connaissance à bord dans le FCA en cas de transaction bancaire.

CHAPITRE II : LES INCOTERMS MARITIMES ET FLUVIAUX.

Lorsque les points enlèvement et de livraisons sont des ports. Ou pour les marchandises qui sont remises à une compagnie maritime le long du navire, ou a bord du navire au port d'embarquement. Le lieu associé à l'incoterm maritime ne peut-être qu'un port.

Le transport maritime consiste à déplacer les marchandises ou des personnes pour l'essentiel par voie maritime, le long de la route maritime et occasionnellement des canaux.

Le transport maritime comprend également la prise en charge du préacheminement et du post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez un chargeur et son acheminement au port, par).

Le transport maritime des marchandises est un mode massifié qui assure plus de 80% des échanges de marchandises au niveau mondial. Ce mode s'appuie sur des navires porte-conteneurs de taille croissante. Il a été aussi favorisé par la délocalisation des unités de production loin des marchés de consommation (externalisation géographique des activités vers la Chine et les pays disposant de très faibles coûts de main-d'œuvre). Ce mode du transport est fondamental pour le commerce international car il permet le transport de grandes quantités de marchandises à un coût raisonnable.

Il représente aussi un levier pour le développement de l'industrie sur les façades maritimes. Ce mode est basé principalement sur trois éléments. Le premier est l'infrastructure des ports et des terminaux à conteneurs. Le deuxième regroupe les navires et les feeders qui relient les ports maritimes. Le troisième se compose des systèmes qui assurent l'exploitation efficace du matériel et des infrastructures. Plusieurs acteurs/métiers se sont développés autour de ce mode du transport tels que : l'armateur, l'affréteur, le courtier maritime, l'opérateur de terminal à conteneur, etc.

SECTION I : LES INOTERMS2010

1. FAS – Free Alongside Ship – Franco le long du navire

FAS est un incoterm de préacheminement dans le transport maritime. Lors d'un transport FAS, qui consiste pour le vendeur à conduire la marchandise à quais du navire.

➤ **Obligation du vendeur :**

- Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;
- Organiser le préacheminements des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;

➤ **Obligations de l'acheteur**

- Procéder à des frais de mise à bord et des frais de transport
- Procéder au débarquement des marchandises
- Passer la douane et payer tous les frais y afférant
- S'occuper du transport du port de débarquement jusqu'à la destination finale.

➤ **Le transfert de risque**

Le transfert de risque se fait lorsque le vendeur met à la disposition du client les marchandises le long du navire.

2. FOB – Free On Board – Franco à bord

FOB est l'incoterm de départ qui intègre le chargement des marchandises à bord du navire. Cet incoterm est essentiellement appliqué au transport maritime. Il stipule que l'acheteur désigne le transporteur maritime et a la charge de la marchandise lorsque celle-ci aura dépassé le bastingage du navire.

Ainsi, tous les frais et les risques liés à la marchandise avant le passage du bastingage du navire sont à la charge du vendeur. Il s'agit essentiellement des frais et risques liés à la production, au conditionnement, au transport de pré acheminement, aux formalités administratives à l'export, aux opérations de manutention terre et opérations de manutention bord avant le passage du bastingage du navire

➤ **Les obligations du vendeur**

- Procéder à l’emballage, à l’étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d’enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu’au port d’embarquement.
- Procéder à l’embarquement des marchandises dans le navire.
- Les obligations de l’acheteur
- Procéder au paiement des frais du transport principal ;
- Organiser le débarquement et s’en charger des droit et taxe à l’importation ;
- Procéder au dernier parcours de la marchandise jusqu’à sa destination finale.

3. **CFR – Cost and Freight – Coût et Fret**

CFR est l’incoterm qui entraine le paiement des frais de transport.

➤ **Les obligations du vendeur**

- Procéder à l’emballage, à l’étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;
- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d’enlèvement ;
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu’au port d’embarquement ;
- Procéder à l’embarquement des marchandises dans le navire ;
- S’en charger du paiement des frais du moyen de transport principal jusqu’au pays destinataire.

➤ **Les obligations de l’acheteur**

Il est celui qui prend le relai après la rupture des charges du vendeur ;

- Il doit s’occuper des frais de manutention et de débarquement ;
- Payer les droits et taxes import ;
- S’en charger des frais du dernier parcours de la marchandise jusqu’à sa destination finale ;

4. **CIF** est l’incoterm qui permet de donner une garantie à la marchandise avec l’intégration d’une garantie à travers l’assurance. La compagnie d’assurance ici émet une assurance perte total.

➤ **Les obligations du vendeur**

Procéder à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule mieux ;

- Mettre à disposition les biens à la sortie de son usine ;
- Procéder au chargement des marchandises à bord du véhicule d'enlèvement ;
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis son usine jusqu'au port d'embarquement ;
- Procéder à l'embarquement des marchandises dans le navire ;
- S'en charger du paiement des frais du moyen de transport principal jusqu'au pays destinataire ;
- Souscrire à une police d'assurance permettant de couvrir les marchandises du vendeur lors du voyage ;

➤ **Les obligations de l'acheteur**

- Il doit s'occuper des frais de manutention et de débarquement ;
- Payer les droits et taxes import ;
- S'en charger des frais du dernier parcours de la marchandise jusqu'à sa destination finale.

➤ **Le transfert des risques**

Le transfert des risques ici se fait lorsque la marchandise a été mise à bord du navire.

SECTION II : LES INCOTERMS 2020

1. ENNONCIATION

2. FAS (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

3. FOB (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

4. CFR (Coût et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume en plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

5. CIF (Coût, assurance et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume en plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

A. DETAIL DES INNOVATIONS

Dans les incoterms maritime 2020, il n'y a pas grand changement. Mais un réajustement a été faite dans l'incoterms **CIF** exige une couverture minimale (garantie « FAP sauf »). L'assurance couvre toujours au minimum 110 % de la valeur facturée.

B. RAISON DU CHANGEMENT.

En réalité il y a aucun changement dans les incoterms multimodaux. Ils ont été tous conservé suite à leur bon usage et à leurs fiabilités dans le plan des échanges internationaux car si un besoin précis avait été sollicité il y aurait eu des attente concernant ceux-ci

**TROISIEME PARTIE : APPROCHE ANNALYTIQUE
DES INCOTERMS 2020.**

CHAPITRE I : APPRECIATION

SECTION I: ASPECT POSITIF DES INCOTERMS 2020

L'arrivée des nouveaux incoterms 2020 vient en quelque sorte faciliter les échanges internationaux avec ces ajustements :

- Une option du FCA en cas de paiement via une sécurité bancaire : le « FCA + connaissance maritime à bord » : les parties conviennent que l'acheteur donnera instructions au transporteur de remettre au vendeur une preuve de chargement à bord.
- Une différenciation des obligations d'assurance-transport entre le CIP et le CIF : couverture Tous Risques pour le CIP et couverture minimale pour le CIF. L'assurance couvre toujours au minimum 110 % de la valeur facturée.
- Le DAT (Delivered At Terminal) s'étend et devient le DPU (Delivered at Place Unloaded). • Des précisions quant au transit des marchandises en Incoterms D : le transit éventuel avant le territoire d'importation est à charge du vendeur, alors que le transit dans le territoire d'importation reste à charge de l'acheteur.
- La sûreté douanière et la sécurité du transport sont davantage traitées
- Les Incoterms s'appliquent également lorsque le transport est organisé avec des moyens en propre, sans recourir à un transporteur agissant comme tierce partie (prévu en EXW-FCA-DAP-DPU-DDP).
- Les Incoterms sont indépendants des autres contrats : de transport, d'assurance, de financement... Mais ils interagissent avec ces autres contrats !

Les Incoterms constituent un langage codifié qui définit précisément les droits et obligations de l'acheteur et du vendeur dans le cadre d'échanges internationaux

SECTION II : ASPECT NEGATIF DES INCOTERMS 2020

Bien que les incoterms soient d'une réussite pour répondre aux besoins des acteurs du commerce de manière générale, il est important de vous montrer un certain nombre de détails qui rendent l'utilisation des incoterms un petit peu complexe ayant des conséquences ayant

sur le plan financier, commerciale et au niveau de la répartition des différentes charges induite par une activité logistique il s'agit généralement :

a) Conséquence financière et commerciale

Pour le vendeur et l'acheteur, c'est au terme de cet engagement que chacun peut jouir de ses revenus. Ceci implique une conséquence directe, car plus une entreprise vend en faisant recours à des incoterms de vente à l'arrivé plus le montant de sa facture sera élevé, elle doit recourir à un besoin de financement pour satisfaire plusieurs clientes qui ne paieront qu'à la livraison de leurs marchandises.

Enfin il faut souligner la relation incoterms et image de l'entreprise. L'image qu'entreprise aura en vendant régulièrement DDP et celle qui ne vend exclusivement EXW.

En raison de la concurrence entre entreprise qui ne se fait plus seulement au niveau du produit mais un peu plus sur la qualité des services associer ou rendu au client.

Plus le vendeur est qualifié plus il à la maitrise des différents incoterms. Il est important pour un vendeur débutant d'opter toujours pour EXW et l'expérimenter pour le CIF/CIP voir DDP.

b) L'incoterm FOB et ses variantes

Il est a noté que lorsque l'incoterms est choisi sans préciser sa version, l'année et le lieu géographique de transfert des risques et frais il y a des gros risques l'on peut se tromper car il y a des opérations logistiques payante qui accompagne l'incoterm et peut prêter à confusion notamment en ce qui concerne le FOB :

- a- Pour information, <<la mise a FOB>> : est une terminologie utilisée par le transitaire pur indique que les opérations préalables de mise à bord ont été effectuées y comprise, si nécessaire, les opérations de dédouanement export. L'ensemble des opérations représente un coût à payer par le vendeur communément appelé frais de mise a FOB.

CHAPITRE II : SUGGESTIONS

Les termes de commerce sont d'une valeur capitale, alors il ne suffit juste pas de choisir un incoterm pour sa transaction mais de mieux faire le choix tout en osant et en maximisant son profit alors, il faudrait connaître négocier son incoterm car l'absence de précision peut présenter un litige en cas de non compréhension entre les parties

LES INCOTERMS DE VENTE AU DEPART Le vendeur utilisera un de ces incoterms si son organisation n'a pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination ne sont pas satisfaisantes. L'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport les évitera quant à lui.

Les incoterms de cette famille sont les plus couramment utilisés dans les ventes réalisées par les PME, qui disposent rarement des ressources suffisantes pour assurer un service de transport complet jusqu'à destination.

On retrouve huit termes différents dans cette catégorie EXW - FCA - FAS - FOB - CFR - CIF - CPT – CIP. Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une plus ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises.

Pour bien choisir son incoterm, il est important de prendre en compte les différents facteurs suivants :

- ✓ Le type de marchandise vendue
- ✓ Le mode de transport
- ✓ La compétence logistique du vendeur et de l'acheteur
- ✓ Le pays de destination

Il faudrait également porter une attention particulière aux frais de chargement et de déchargement en aérien et en maritime. Les usages portuaires peuvent rapidement changer la donne. Il est important de faire dans chaque cotation de faire préciser au prestataire ce que comprend le fret exactement. Pour éviter tout litige, il est important de préciser la règle incoterm sur toute la documentation commerciale ainsi que le lieu convenu de destination et de livraison.

CONCLUSION GENERALE

Les Incoterms 2020 sont une révision importante des règles commerciales internationales qui définissent les responsabilités et les obligations des acheteurs et des vendeurs dans le cadre de la livraison de marchandises. Les Incoterms 2020 ont été publiés par la Chambre de commerce internationale (ICC) et sont entrés en vigueur le 1er janvier 2020.

La nouvelle version des Incoterms 2020 a été simplifiée et clarifiée pour aider les entreprises à éviter les malentendus et les litiges lorsqu'elles achètent ou vendent des marchandises à l'étranger. Elle a également pris en compte les développements technologiques tels que le commerce électronique et les documents électroniques.

Les Incoterms 2020 sont un outil essentiel pour les entreprises qui cherchent à faire des affaires à l'échelle mondiale et à naviguer dans un environnement commercial complexe. En comprenant les termes et les conditions associés à chaque incoterm, les entreprises peuvent réduire les risques, éviter les coûts inutiles et améliorer leur efficacité opérationnelle.

En conclusion, les Incoterms 2020 ont simplifié et clarifié les règles commerciales internationales, ce qui devrait faciliter les échanges commerciaux transfrontaliers pour les entreprises. Il est important que les entreprises qui opèrent à l'échelle internationale s'informent sur les Incoterms 2020 et les utilisent de manière appropriée pour réduire les risques et maximiser leur efficacité opérationnelle. Compte tenu de l'évolution de l'évolution, du monde et de la difficulté d'appliquer certains incoterms, il sera donc important pour les membres de la chambre de commerce international à chaque fois de trouver des moyens permettant de répondre à leurs besoins de faciliter leurs échanges à l'international.

Les incoterms 2020 viennent en quelque sorte faciliter les échanges internationaux en mettant plus de précision avec ces innovations car plus il y a de précision moins il y a des litiges ce qui entraîne une communication facile tout en développant le commerce international.

La version 2020 peut être qualifiée de version à modification mineure. Elle est néanmoins la bienvenue en ce qu'elle dissipe des difficultés.

La plus grande difficulté reste, restera encore sans doute longtemps la bonne utilisation de cet outil. Il ne suffira pas de faire des modifications permanentes mais il faudrait aussi être capable de mieux les négocier car les incoterms ne sont pas obligatoires et on peut arriver à la modification et la négociation dans nos échanges

Rédigé et présenté par Cédric MBA SOB

BIBLIOGRAPHIE

- ✓ Formation-achat.com
- ✓ Tutoriel
- ✓ Communiqué CCI
- ✓ Cours de commerce international

ANNEXES

LES INCOTERMS 2020 DE LA CCI (synthèse)

REPARTITION DES FRAIS ET DES RISQUES ENTRE LE VENDEUR ET L'ACHETEUR

Ce tableau récapitulatif est une aide à la compréhension des différents Incoterms, mais ne peut en aucun cas remplacer le recours à la publication officielle ICC n° 715, document de référence, qui définit clairement les obligations des parties.

INCOTERM CCI 2020	Emballage - Vérification	Chargement	Préacheminement	Formalités DOUANE export	Passage portuaire, aéroportuaire, Plateforme de groupage	TRANSPORT Principal	ASSURANCE Transport	Passage portuaire, dégroupage	Formalités DOUANE import- Droits et taxes	Post-acheminement	DECHARGEMENT Lieu arrivée convenu
TOUT MODE DE TRANSPORT											
EXW	x	-	-	-	-	-	(x) RA	-	-	-	-
FCA	x	x	x/-	x	-	-	(x) RA	-	-	-	-
CPT	x	x	x	x	x	x	(x) RA	(xx)	-	-	(xx)
CIP	x	x	x	x	x	x	x RA	(xx)	-	-	(xx)
DAP	x	x	x	x	x	x	(x) RV	(xx)	-	-	x
DPU	x	x	x	x	x	x	(x) RV	x	-	x/-	-
DDP	x	x	x	x	x	x	(x) RV	x	x	x	-
TRANSPORT MARITIME et TRANSPORT PAR VOIES FLUVIALES											
FAS	x	x	x	x	x/-	-	(x) RA	-	-	-	-
FOB	x	x	x	x	x (!)	-	(x) RA	-	-	-	-
CFR	x	x	x	x	x	x	(x) RA	(xx)	-	-	(xx)
CIF	x	x	x	x	x	x	x RA	(xx)	-	-	(xx)

11) FRAIS ET RISQUES - INCOTERMS 2020		
EXW	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	A	A
Douane export	A	A
Manutention transport principal (chargement)	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
FCA	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
FAS	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A

Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A

FOB	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (Chargement)	V	V
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (Déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A

CFR		
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
CIF	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V/A

Transport principal	V	A
Assurance transport	V	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
CPT	Frais	Risques
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A

CIP	Frais Risques	
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	A
Assurance transport	V	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
DAP	Frais Risques	
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V

Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	V
Assurance transport	V *	V* *non obligatoire
Manutention transport principal	V	V
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A

DPU	Frais Risques	
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	V
Assurance transport	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	V	V
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
DDP	Frais Risques	
Emballage	V	V
Préacheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	V
Assurance transport	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	V	V
Douane import	V	V
Post-acheminement	V	V

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	I
DEDICACESOMMAIRE	I
DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS	III
AVANT PROPOS	IV
RESUME	V
ABTRACT.....	VII
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREPRISE ET DEROULEMENT DU STAGE.....	4
CHAPITRE 1 : ENVIRONNEMENT INTERNE ET EXTERNE DE SOPRESS SARL.....	5
SECTION I : ENVIRONNEMENT INTERNE	5
I. CREATION ET EVOLUTION DE SOPRESS SARL.....	5
1. Création	5
2. EVOLUTION.....	5
II. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT	6
1. Organisations.....	6
a) Le PDG	7
b) Le Directeur général	7
C) L'assistante de direction	7
c) Le service commercial	7
d) Le service d'opération	7
e) Le service financier	7
2. Fonctionnement	8
a) Moyens interne à l'entreprise	8
SECTION II : ENVIRONNEMENT EXTERNE.....	9
1) Le marché	9
2) La concurrence	9
3) Société d'assurances	9
4) Les fournisseurs.....	9
5) Les partenaires ou collaborateurs de SOPRESS Sarl	10
CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE A SOPRESS SARL.....	11
SECTION 1 : ACCUIEL ET QUELQUES FONCTION EFFECTUEES.....	11
1) ACCUIEL A SOPRESS SARL.....	11
2) FONCTIONS EFFECTUEES DURANT LA PERIODE DE STAGE.....	11
DEUXIEME PARTIE : APPROCHE CONCEPTUELLE DES INCOTERMS 2020 ET INNOVATIONS	12
CHAPITRE I : LES INCOTERMS MULTIMODAUX.....	13

SECTION I : LES INCOTERMS 2010.....	13
1- EXW – Ex-Works – À l’usine.....	13
3. Free-Carrier – Franco-transporteur.....	14
3) CPT – Carriage Paid To – Port payé jusqu’à.....	16
1. CIP – Carriage Insurance Paid to – Port payé, assurance comprise jusqu’à	17
2. DAP – Delivered At Terminal – Rendu au Terminal	18
3. DAP – Delivered At Place – Rendu au lieu de destination.....	18
4. DDP – Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés	19
SECTION II- LES INCOTERMS 2020	21
A. ENONCIATION.....	21
B. LES INNOVATIONS	22
C. LES RAISONS DU CHANGEMENT.....	22
CHAPITRE II : LES INCOTERMS MARITIMES ET FLUVIAUX.....	24
SECTION I : LES INOTERMS2010	25
1. FAS – Free Alongside Ship – Franco le long du navire	25
2. FOB – Free On Board – Franco à bord.....	25
3. CFR – Cost and Freight – Coût et Fret	26
SECTION II : LES INCOTERMS 2020	27
1. ENNONCIATION.....	27
2. FAS (Franco le long du navire)	27
3. FOB (Franco à bord)	27
4. CFR (Coût et fret).....	28
5. CIF (Coût, assurance et fret)	28
A. DETAIL DES INNOVATIONS	28
TROISIEME PARTIE : APPROCHE ANNALYTIQUE DES INCOTERMS 2020.....	29
CHAPITRE I : APPRECIATION	30
SECTION I: ASPECT POSITIF DES INCOTERMS 2020	30
SECTION II : ASPECT NEGATIF DES INCOTERMS 2020	30
a) Conséquence financière et commerciale	31
b) L’incoterm FOB et ses variantes	31
CHAPITRE II : SUGGESTIONS	32
CONCLUSION GENERALE	32
BIBLIOGRAPHIE.....	32
ANNEXES	32
TABLE DES MATIÈRES.....	32

