

Chapitre 1 :

LE COMMERCE INTERNATIONAL ET

LES INCOTERMS 2020

Intérêt du chapitre

- * Dans la situation économique actuelle, un pays ne peut pas produire tout ce dont a besoin sa population. Il sera dans une certaine mesure amenée à se spécialiser dans la production d'un nombre limité de biens qu'il s'efforcera d'écouler sur le marché des pays tiers. Chaque Pays pour satisfaire les besoins sans cesse croissants de sa population devrait acheter dans les pays tiers, les produits indispensables.
- * Ces mouvements de marchandises à l'entrée (importation) et à la sortie (exportation) constituent le fondement du commerce international.
- * Le commerce international est l'ensemble des opérations qui consistent à : acheter les biens et les services et à vendre ou échanger les biens et les services d'un pays à un autre.
- * Les **Incoterms** dans le commerce international constituent un outil inestimable permettant d'éviter des malentendus et des erreurs d'interprétation des contrats. Ils sont de ce fait régulièrement mis à jour, et ces normes contractuelles sont mondialement acceptées. Ces changements tiennent compte :
 - de l'apparition récente de la zones de libre échange;
 - du recours croissant aux communications électroniques à l'occasion des transactions commerciales; des modifications apportées aux modalités et pratiques du transport.
- * Il est essentiel de définir en amont d'un appel d'offre, quel INCOTERM correspond le mieux au besoin de l'acheteur. Votre entreprise est-elle capable de gérer le **transport ? ; l'assurance ? ; le dédouanement ?**
 - Plus le vendeur va loin dans sa prestation logistique, plus il avance des frais qu'il convient de répercuter sur la facture de vente ;
 - Pour bien négocier l'Incoterm, voici les premières questions qu'il convient de se poser : « Qui veut, qui peut, qui a intérêt à maîtriser les aspects logistiques » ?

Intérêt du chapitre

* En définitive, L'assurance qui a pour avantage de couvrir les risques subis par la marchandise pendant la durée du transport, lorsque la responsabilité du transporteur ou du transitaire ne peut, soit être engagée, soit être limitée ou contractuellement. Elle va permettre de situer cette responsabilité en cas de sinistre afin de dédommager les souscripteurs.

Objectifs

Objectif général:

Fournir les outils nécessaires à la compréhension des techniques de commerce international dans le commerce international.

Objectifs spécifiques:

- ☐ Identifier les différentes étapes des transactions commerciales;
- ☐ Comprendre l'utilisation des INCOTERMS et de l'assurance dans les transactions commerciales internationales.

Sommaire

- **Leçon 1: Le mécanisme du commerce international**
- **Leçon 2: Etude des INCOTERMS 2020**
- **Leçon 3: Les assurances**

Leçon 1 : Le mécanisme de commerce international

Objectifs de la leçon 1

- Définir :
 - ✓ Le commerce international;
 - ✓ Les différentes étapes du commerce international;
 - ✓ Les documents appropriés;
- Maîtriser la représentation schématique du commerce international.

Intérêt de la leçon 1

Le commerce international constitue l'ensemble des importation et des exportation de biens et de services d'un pays à un autre.

Le commerce international se justifie par :

- la non disponibilité des marchandises dans le pays d'importation ;
- le prix d'acquisition (coût moindre chez le fournisseur étranger) ;
- la qualité de la marchandise importée estimée supérieure ou considérée comme telle;
- le système fiscal très favorable pour les transactions commerciales .

I- Les différentes étapes de la transaction

1^{ère} étape : la commande

A ce stade de la transaction l'**acheteur** manifeste son désir d'acquérir une marchandise donnée; il va de se faire adresser à un fournisseur une commande.

Le **vendeur** saisi de cette requête envoie à son client une **facture proforma**; cette facture n'est qu'un document indicatif mentionnant les caractéristiques de la marchandise sollicitée ainsi que son coût.

2^{ème} étape : la confirmation

Au vu de la **facture proforma** l'acheteur se décide d'acquérir effectivement la marchandise et confirme, à son fournisseur sa commande.

Le vendeur à son tour lui adressera **une facture commerciale**. Ce document comporte des obligations réciproques aussi bien pour le vendeur que pour l'acheteur :

- le **fournisseur** devra livrer la marchandise telle que décrite dans la **facture proforma** ;
- le **client** s'engage à la réceptionner et à payer le montant de la **facture commerciale**.

3^{ème} étape : l'envoi

Le fournisseur convient avec l'acheteur des modalités pratiques à mettre en œuvre pour l'acheminement des marchandises cédées.

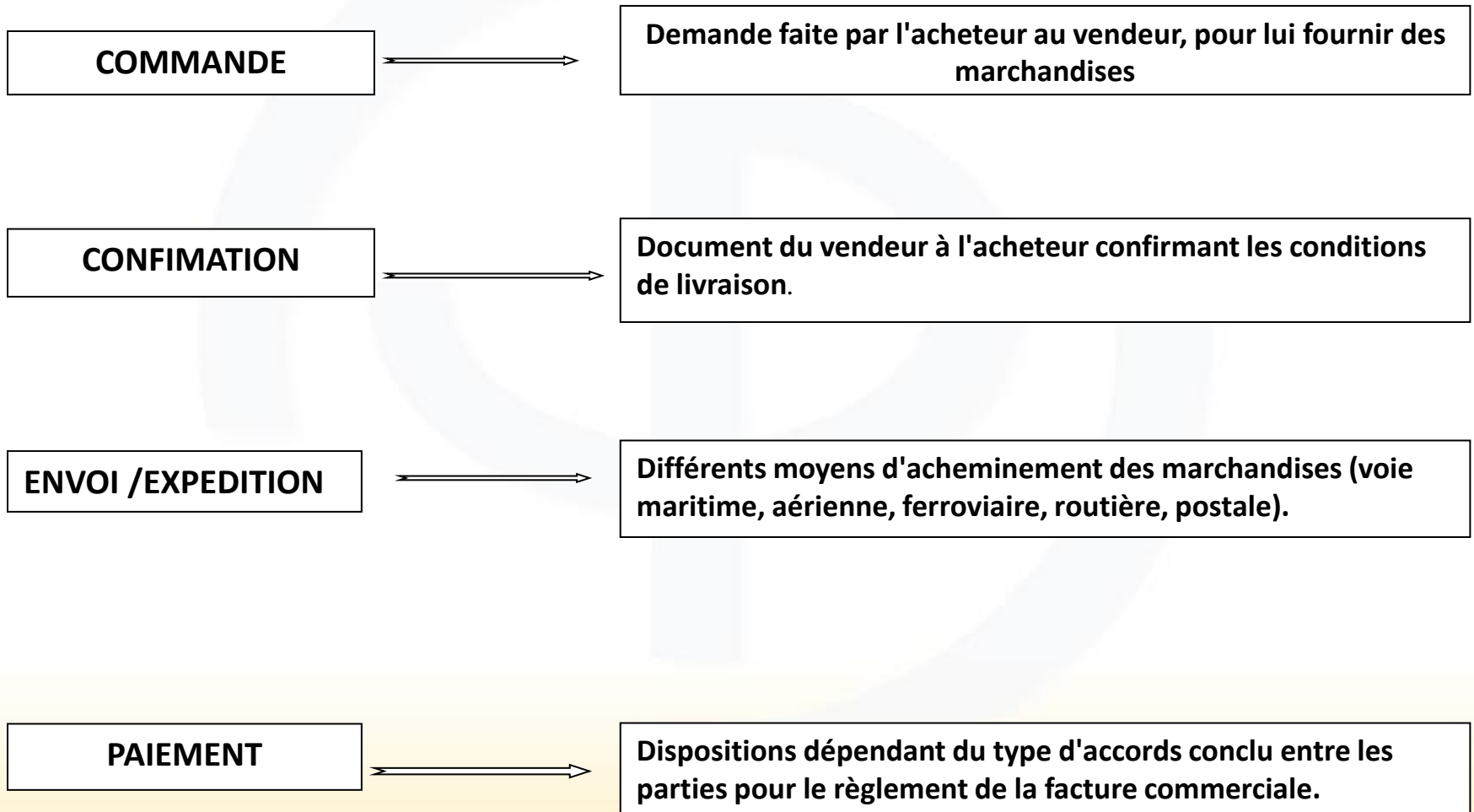
4^{ème} étape : le paiement

L'acheteur prend toutes les dispositions utiles en vue d'assurer le règlement total du montant figurant sur la facture commerciale.

II- Les documents appropriés

ETAPE DE LA TRANSACTION	DOCUMENTS APPROPRIES
1. COMMANDE	- Ordre d'achat - Télex - Télécopie (Mail) - Facture proforma
2. CONFIRMATION	- Facture commerciale - Bordereau de colisage
3. ENVOI	- Lettre de voiture (DUT) - Document douanier de contrôle de fret (Manifestes, connaissance, Lettre de transport aérien)
4. PAEMENT	- Lettre de change - Lettre de crédit - Chèque bancaire

III- Représentation schématique



Synthèse de la leçon 1

- Il est très important de connaître ces différentes étapes des transactions internationales;
- les acteurs principaux et auxiliaires;
- Les différents documents utilisés à chaque étape de la transaction ;
- La définition et l'implication des INCOTERMS, langage soutenant les transactions commerciales.

Leçon 2: Etude des INCOTERMS

Objectifs de la leçon 2

- Définir :
 - ✓ Les INCOTERMS 2020;
 - ✓ les objectifs;
 - ✓ La classification par degré croissant d'obligations pour le vendeur;
- Comprendre le tableau de calcul des coûts.

Intérêt de la leçon 2

- Les **incoterms**, contraction d' « **IN**ternational **CO**mmercial **TERMS** », déterminent une série de règles applicables aux relations commerciales internationales et apportent des précisions sur la livraison des marchandises vendues : **prise en charge du transport, assurances, formalités en douane, droits et taxes, obligations de dédouanement, transfert des risques**;
- **International Commercial TERMS** : outils créés en 1936 par l'ICC et régulièrement révisés. La version **2020** entre en vigueur au **1er janvier 2020**. En cours, la version **2010 jusqu'au 31.12.2019**;
- **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).

I- Définition: les INCOTERMS 2020

➤ Les Incoterms définissent :

1- La répartition des obligations entre vendeur/acheteur. Qui fait quoi en termes de **transport - assurance - douanes (si applicables)**. Qui fournit les documents associés.

2- La répartition des coûts. Qui paie quoi en termes de **transport – assurance – douanes (si applicables)** et autres prestations annexes. **Le transfert des frais se fait au « lieu de destination » associé à l'Incoterm choisi.**

3- La répartition des risques. Jusqu'où le vendeur est-il responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport ? **Le transfert des risques se fait au « lieu de livraison ». Il ne correspond pas toujours au lieu de destination...**

➤ Les Incoterms ne définissent pas :

Le point de transfert de propriété. Celui-ci est généralement traité par **la clause de réserve de propriété** stipulée au contrat ou dans les conditions générales de vente.

Toutefois, les **services Financiers** utilisent souvent le point de transfert des risques des Incoterms à des fins de constatation du chiffre d'affaires.

➤ **La mécanique des Incoterms :**

1 - Les Incoterms se présentent sous forme de **codes de 3 lettres** et sont classés en **2 groupes** :

EXW : *Ex-Works* – À l'usine; **FCA** : *Free-Carrier Alongside* – Franco-transporteur; **CPT** : *CarriagePaid To* – Port payé jusqu'à; **CIP** : *CarriageInsurancePaid to* – Port payé, assurance comprise jusqu'à; **DAP** : *DeliveredAt Place* – Rendu au lieu de destination: **DPU** : *Delivered at Place Unloaded* – Rendu au lieu de destination déchargé; **DDP** : *DeliveredDutyPaid* – Rendu droits acquittés.

2- Sept (7) Incoterms Multimodaux : lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (**air/mer/terre/fer**). Ils couvrent également le transport en conteneurs maritimes, lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs. Le lieu associé à l'Incoterm multimodal peut être divers et varié (**entrepôt, port, aéroport, frontière...**). Lieux « **from place to place** » à définir.

3- Quatre (04) 4Incoterms Maritimes (ou fluviaux) : lorsque les points d'enlèvement et de livraison sont des ports, ou pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord navire au port d'embarquement. Généralement, du vrac et du transport en conventionnel (marchandises non conteneurisées et chargées avec l'aide des **Palans, de pipelines...**). Le lieu associé à l'Incoterm maritime ne peut être qu'un **port**. Lieux « *from port to port* » à définir.

FAS : *Free AlongsideShip* – Franco le long du navire; **FOB** : *Free On Board* – Franco à bord: **CFR** – *Cost and Freight* – Coût et Fret: **CIF** : *Cost, Insurance and Freight* – Coût, assurance et fret .

II-Les objectifs des INCOTERMS 2020

Les incoterms visent à lever trois obstacles essentiels qui gênent le commerce international.

1- La barrière des distances

La distance constitue un obstacle au commerce international parce que les opérateurs économiques très distants les uns aux autres, ne se connaissent pas donc, ils se méfient sur la qualité de la marchandise et le paiement de celle-ci.

2- La langue

Obstacle important car pour échanger, il faut parler le même langage et avoir la même conception des relations commerciales ; il est absolument important de communiquer dans ce secteur d'activité. La langue de référence est l'anglais mais il existe la version française, allemande et espagnole.

3- Les usages commerciaux

Ils dépendent des systèmes juridiques fiscaux et parfois politiques du pays dans lequel se trouve l'importateur ou l'exportateur. Ainsi les **incoterms** constituent un outil inestimable permettant d'éviter des malentendus et des erreurs d'interprétation des contrats.

NB : Plus le vendeur va loin dans sa prestation logistique, plus il avance des frais qu'il convient de répercuter sur la facture de vente.

III- Classification des INCOTERMS par degré croissant d'obligation pour le vendeur

	Descriptif	
	Libellé Anglais	Libellé Français
EXW	Ex-works ... (Named place)	Usine ... (Lieu convenu)
FCA	Free carrier alongside... (Named place)	Franco transporteur ... (Lieu convenu)
FAS	Free alongside ship ... Named port of shipment	Franco le long du navire port d'embarquement convenu
FOB	Free on board ... Named port of shipment	Chargé à bord ... port d'embarquement convenu
CFR	Cost and freight ... Named port of destination	Coût et fret ... port de destination convenue
CPT	Carriage paid to ... Named port of destination	Port payé jusqu'à ... port de destination convenue
CIF	Cost, insurance, freight....Named port of destination	Coût, assurance et fret...port de destination convenue
CIP	Cost, and insurance paid to...Named port of destination	Port e et assurance payé....port de destination convenue
DPU	Delivered at Place Unloaded ...Named place of destination	Rendu déchargé... au lieu de destination convenu.
DAP	Delivered at place ...Named port of destination	Rendu...au Lieu de destination convenue
DDP	Delivered duty paid ...Named port of destination	Rendu droits acquittés....Lieu de destination convenue

IV-Répartition des coûts selon l'incoterm négocié dans le contrat

Libellé	Départ usine	Transport principal non acquitté par le vendeur			Transport principal acquitté par le vendeur				Frais d'acheminement supportés par le vendeur jusqu'à destination		
INCOTERM / COÛT	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DPU	DAP	DDP
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement à l'usine	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Pré acheminement	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Douane Export	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutention Export	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V	V
Transport Principal	A	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V
Assurance Transport	A	A	A	A	A	V	A	V	V	V	V
Manutention - Import	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V	V
Douane Import	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Post-acheminement	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V
Déchargement Usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

IV- Comprendre le tableau de calcul des coûts

Prix EXW/ bord champs/ Prix de vente départ usine	PRIX FCA / PRIX FAS
▪ Coût d'acquisition des matières premières ou bien d'équipement (Achat, approvisionnement, stockage). + Coût de production (main d'œuvre, énergie, autres frais divers) + Emballage + Frais de distribution + Marge bénéficiaire du vendeur = Prix EXW/ bord champs/ Prix de vente départ usine	+ Location, positionnement et emballage des conteneurs + Chargement sur (camion, wagon, ou chargement de la marchandise non conteneurisée sur camion ou sur wagon) + Pré acheminement (transport d'approche, transport local ou intérieur départ) + Manutention et camionnage ou post départ (déchargement et mise en magasin ou à l'usine de dédouanement) + Magasinage export éventuel + Transit export ou HAD (Honoraires des Agréés en Douanes) + Douane export ou DUS (Droit Unique de sortie) + Taxe portuaire export + Taxe communale export + Taxe sydam export = Prix FAS / FCA
Prix FOB	
+ Acconage export (camionnage et mise à sous palan, embarquement, arrimage) = Prix FOB	

Prix CFR / CPT

- + Taxe BL ou LTA
 - + Fret Net (**réduction de 20% en Aérien Uniquement**)
- = Prix CFR / CPT

Prix CIF / CIP

- + Assurance
- = Prix CIF/ CIP

Prix DPU

- + Acconage import
- = Prix DPU

Prix DAP

- + Magasinage import
 - + Gardiennage import éventuel
 - + Manutention import éventuel
 - + Post acheminement
 - + Transit import ou HAD
- = Prix DAP

Prix DDP

- + Droit et taxe de douanes import (**DD; RST; TVA; PCS; PUA; PCC + RPI + TS = 20.000 FCFA**)
- = Prix DDP

Coût de revient de l'importation

- + Redevance Webb Fontaine **etc.**
- + Déchargement
- + Frais bancaires
- + Autres charges
- = Coût de revient de l'importation

Prix de vente au grossiste

- + Marge de l'importateur (% du DDP)
- = **Prix de vente au grossiste**

Prix de vente au détaillant

- + Marge du grossiste
- = **Prix de vente au détaillant**

Prix de vente HT au client final

- + Marge du détaillant
- = **Prix de vente HT au client final**

Synthèse de la leçon 2

▪ Les INCOTERMS 2020

Les incoterms, une série de règles applicables aux relations commerciales internationales qui apportent des précisions sur la livraison des marchandises vendues.

▪ Objectifs de l'usage des INCOTERMS

- Harmoniser les pratiques les plus courantes en matière de commerce international;
- Réduire les incertitudes dues:
 - A la diversité des lois nationales ;
 - A l'insuffisance des renseignements ;
 - la pluralité des interprétations possibles conduisant aux litiges.
- Définir les obligations respectives du Vendeur à l'Acheteur.

▪ Raison d'être des INCOTERMS

- Déterminer le lieu de transfert des risques du Vendeur à l'Acheteur.
- Déterminer le lieu de transfert des charges du Vendeur à l'Acheteur.
- Préciser les obligations documentaires du Vendeur à l'Acheteur.

▪ Limite des INCOTERMS

- Tout INCOTERM doit être suivi d'un **nom de lieu**.
- L'usage des **INCOTERMS** est facultatif.
- L'**INCOTERM** laisse place parfois à certaines habitudes professionnelles.

Leçon 3: Les assurances

Objectifs de la leçon 3

- ✓ Les assurances;
- ✓ Les risques assurés;
- ✓ Les différentes polices
- ✓ Les différentes garanties;
- Identifier les fonctions des assurances.

Intérêt de la leçon 3

➤ Les expéditions effectuées par voie maritime comportent le plus souvent, les transports routiers, aérien, ferroviaires,... qui précède le transport maritime des marchandises. Toute marchandise quel que soit, sa nature, son emballage, sa destination est exposée lorsqu'elle voyage à des risques si nombreux et si onéreux qu'aucun commerçant ou industriel ne peut envisager de supporter lui-même ou tout seul les aléas.

Le mot "**faculté**" en assurance maritime est le nom donné aux marchandises ou aux objets estimable à coût d'argent, chargés sur un moyen de transport autre que le navire et à l'exclusion des titres, billet de banque...

➤ Les assurances ont pour avantage de couvrir les risques subis par la ou le(s) marchandise(s) pendant la durée du transport, lorsque la responsabilité du transporteur ou du transitaire ne peut, soit être engagée, soit être limitée ou contractuellement.

L'assurance va permettre de situer cette responsabilité en cas de sinistre afin de dédommager les souscripteurs.

Par exemple

Le transitaire commissionnaire de transport est responsable du transporteur choisi ; en cas de sinistre, le **chargeur (client)** peut se retourner contre lui (transitaire) pour obtenir réparation. Cependant cette responsabilité n'est pas absolue sauf cas de négligence ou de faute propre.

I- Définition

L'assurance transport est un contrat par lequel l'assureur s'engage moyennant le paiement d'une somme d'argent (prime ou cotisation) à indemniser une autre personne l'assuré du préjudice qu'il a subi par suite de la réalisation de certains risques, initialement protégés.

NB: Le **préjudice** est une atteinte, un tort aux droits et intérêts d'une personne physique ou morale. Il peut être d'ordre matériel, immatériel ou corporel.

II- Les risques assurés

Le "**risque**" est un événement futur de réalisation certaine ou incertaine, mais à une date inconnue. D'après leurs causes, ces risques sont classés en:

- **Risques ordinaires de transport** qui se subdivisent en:
 - **Avaries simples ou particulières** et en;
 - **Avaries grosses ou communes d'une part et ;**
- **risques exceptionnels (guerre, grève, émeute) d'autre part.**

➤ Les risques ordinaires

* **Les avaries simples ou particulières**

Ce sont les dommages uniquement soufferts par le propriétaire de la marchandise. Il supporte seul les charges de réparation ou d'entretien des marchandises avariées. Il s'agit :

- **En cours du transport** : Le vol, casse, perte de qualité ou de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détériorations de toutes formes résultant de l'humidité des cales, vol etc. ;
- **En cours des opérations de manutention** : (Chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.) des casses, chutes d'objets, salissures, détérioration de l'emballage...

* **Les avaries grosse ou commune**

Cette notion regroupe deux termes différents : avarie et commune.

De façon générale, l'on définit l'avarie comme toute espèce de détérioration survenue à des objets. L'adjectif commun(e) quant à lui, se dit de quelque chose qui se rapporte à tous ou à plusieurs. Littéralement, on peut donc définir l'avarie commune comme toute espèce de détérioration survenue à des objets et se rapportant à tous ou à plusieurs. Dans le strict sens du transport maritime, cette définition n'est pas tout à fait satisfaisante. On pourrait donc plutôt retenir que l'avarie commune est une règle exclusive du droit maritime, qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison, les sacrifices (dommages ou dépenses), résultant de mesures volontairement, raisonnablement et utilement prises par le capitaine d'un navire pour le salut commun lors d'un voyage.

➤ Exemple d'illustration 1

Dans un voyage par mer, les personnes engagées dans l'aventure sont les chargeurs et l'armateur. En cas d'avarie commune, tout le monde contribue à réparer la perte.

On pourrait donc plutôt retenir que l'avarie commune est une règle exclusive du droit maritime, qui a pour but de répartir entre les

propriétaires du navire et de la cargaison, les sacrifices (dommages ou dépenses), résultant de mesures volontairement, raisonnablement et utilement prises par le capitaine d'un navire pour le salut commun lors d'un voyage.

Après les contributions, on versera une indemnité à ceux qui ont effectivement perdu quelque chose.

➤ Exemple d'illustration 2

Soit un voyage avec **3 cartons valant 1 000 USD** chacun appartenant à **3 chargeurs X, Y et Z** et le navire valant **1 000 USD aussi**. A la suite d'un événement de mer, le capitaine de navire jette à la mer le carton de X. Donc à l'arrivée il reste les cartons d'Y et Z ainsi que le navire.

L'avarie étant de caractère commun, toutes les parties contribuent à la réparation du dommage. La perte est donc de **1 000 USD**, pour rembourser à **X** son carton, on va prélever **$1/4 * 1000$** à toutes les parties engagée dans le voyage (**X, Y, Z** et le propriétaire du navire) : ce sont les contributions.

NB : Toutes les parties contribuent à la réparation du dommage y compris les victimes.

III- Les différentes polices d'assurance

La **police** d'assurance est un acte remis au souscripteur (**assuré**) par la société d'assurances (**assureur**) et qui établit les conditions du contrat d'assurance. C'est la preuve matérielle du contrat passé entre l'**assureur** et l'**assuré**. La police d'assurance matérialise donc l'accord des deux parties, l'**assureur** et l'**assuré**, signataires du **contrat**. Selon la taille et la fréquence des flux gérés entre les deux partenaires commerciaux, le choix peut être fait entre une police «**Tiers Chargeur**», une police «**au voyage**», une police «**d'abonnement**» et une police «**à alimenter**».

- **La police Tiers Chargeurs** est souscrite par un auxiliaire du transport maritime (transitaire, commissionnaire etc. .) pour le compte de son client ;
- **La police au voyage** est souscrite pour couvrir un voyage bien déterminé. Convient pour une expédition isolée ;
- **La police à alimenter** est souscrite pour couvrir plusieurs expéditions entrant dans le cadre de l'exécution d'un marché . Elle porte sur **le montant total du marché** quels que soient la durée de son exécution et le nombre d'expéditions nécessaires à sa réalisation ;
- **La police d'abonnement** est souscrite pour une **durée déterminée** (généralement une année ferme ou renouvelable) et couvre automatiquement toutes les expéditions (**quantité indéterminée**) d'un assuré .

➤ Les avaries spéciales ou exceptionnelles

Ce sont des avaries dues au fait de la **guerre**, d'**émeute**, de **troubles sociaux**, de terrorisme et de **grève**, de sabotage qui sont exclus de la garantie de base. Il est donc indispensable, moyennant **surprime**, de couvrir les marchandises contre ces avaries par des **conventions spéciales** ou **avenants** à la **police principale**.

IV- Les garanties couvertes

Comment assurer les marchandises transportées ?

Deux principaux modes de couverture sont prévus par les **polices d'assurance facultés** :

- La garantie **Tous risques** ;
- La garantie **FAP sauf** pour le transport maritime ou sous appellation **Accidents caracterises** pour le Transport aérien ou terrestre.

➤ La garantie «FAP SAUF»

Elle couvre les **avaries particulières** subies par les marchandises occasionnées par les **risques majeurs (naufnage, abordage, incendie)**, chute du colis en cours de chargement et l'**avarie commune** mais elle exclut les risques de mouille, de vol, d'écrasement. Elle s'applique au transport maritime.

➤ La garantie «Tous risques»

Elle couvre les **dommages** et **pertes matériels** ainsi que les **pertes de poids** ou de **quantité** survenus aux marchandises assurées pendant leur transport , **les risques de vol total (d'un ou plusieurs colis)** ou **vol partiel (vol à l'intérieur des colis)** ou **de perte et non livraison** de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestre..

NB : La garantie **tous risques** n'a de limite que les **exclusions**.

V- Détermination de la valeur et la prime d'assurance sur faculté

- Tout contrat d'assurance a pour objectif d'indemniser l'assuré du préjudice effectivement couvert en essayant de le remplacer dans la situation pécuniaire où il (assuré) se serait trouvé sans perte, ni avarie de sa marchandise. Il est donc exclu pour l'assuré de réaliser un gain ou un profit du fait de la survenance du risque.

- **La valeur assurée (VA), valeur sauvée** ou autrement **la somme en risque** d'une marchandise correspond à son coût de revient ou prix de vente requis à destination (destination finale). Dans la pratique, l'assuré détermine librement la valeur de sa marchandise. La bonne foi de l'assuré dispense ce dernier de justifier la valeur qu'il déclare. Toutefois, au moment de l'indemniser du préjudice subi, il lui faut exiger la preuve de la valeur réelle de la marchandise, c'est-à-dire le prix CIF ou CAF et le prix CFR facturés à l'acheteur. Il est possible de majorer forfaitairement jusqu'à 20%, la valeur d'assurance déclarée à la compagnie d'assurance. Automatiquement, l'indemnité payée par la compagnie en cas de sinistre sera elle aussi majorée forfaitairement du même prorata.

➤ Mode de détermination de VA en fonction du prix CIF

V.A = CIF + 10% CIF ou V.A = 1, 1 CIF

Avec CIF = Cost, Insurance and freight

➤ Mode de détermination de VA en fonction du prix CFR

V.A = CFR + 20% CFR ou V.A = 1, 2 CFR

Avec CFR = Cost and freight

Synthèse de la leçon 3

▪ Les assurances transport facultés;

- Au cours de son acheminement par mer , air ou terre La marchandise transportée est exposée à des risques nombreux et ce quels que soient, le moyen de transport utilisé , la nature de la marchandise et le soin apporté à son conditionnement;

- Pour se prémunir contre les aléas de transport la solution est de transférer les risques sur l'assureur qui mettra en place des couvertures étudiées et adaptées.

▪ Les polices en assurance transport;

Les risques encourus par la marchandise transportée varient d'une police à l'autre .

▪ LES garanties de couverture;

Deux principaux modes de couverture sont prévus par les polices d'assurance facultés :

- La garantie **TOUS RISQUES**;
- La garantie **FAP SAUF** pour le transport maritime, sous appellation **accidents caractérisés** pour le transport aérien ou terrestre.

▪ Les principales fonctions de l'assurance.

- Couverture du risque ;
- Accélération de l'indemnisation de l'assuré;
- La fonction économique des Etats.

Evaluation formative du chapitre 1

- Exercices
- QCM
- Travaux pratiques
- Travaux dirigés

Synthèse du chapitre 1

- Le mécanisme du commerce international est un processus dynamique et technique fournissant d'importantes informations pour les différents intervenants que sont les acteurs principaux et auxiliaires dans le système des importations et des exportation;
- Ce cours convient pour des chefs d'entreprise, adultes en auto formation ou pour des étudiants post-BAC. Licence, BTS, commerce international, écoles de commerce, etc ;
- Le chapitre 1 de l'UE à travers l'étude les différentes leçons permettra de comprendre nettement:
 - Les règles de l'import-export;
 - les bases juridiques et conventionnelles pour négocier à l'export;
 - les INCOTERMS 2020 ;
 - le mécanisme de l'échange de documents à l'export;
 - le mécanisme des douanes;
 - le mécanisme des assurances;
 - et de connaître les aides à l'export.