

*Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou*  
*Ministère de l'Enseignement Supérieur de la Recherche Scientifique*  
*Faculté des sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de*  
*Gestion*  
*Département des sciences commerciales*



# *Mémoire de fin de cycle*

*En vue de l'obtention d'un diplôme de Master en Sciences commerciales*  
*Option : Finance & commerce international*

*Thème :*

**Evolution et adaptation des incoterms aux mutations  
du commerce international**

**Réalisé par :**

- M<sup>elle</sup> BENYAHIA Sonia
- M<sup>elle</sup> BELLAHOUES Lynda

**Membre de jury :**

- **Président :**
- **Rapporteur :**
- **Examineur :**

*Promotion 2020/2021*

# Remerciements

*Nous remercions tout d'abord DIEU tout puissant qui nous a donné le courage, la santé et la volonté pour réaliser ce travail.*

*On tient à remercier monsieur Nait Slimani Mohand, notre promoteur pour ses précieux conseils dans l'élaboration de ce modeste travail.*

*On remercie aussi les enseignants du département des sciences commerciales. Plus particulièrement un grand remerciement pour Monsieur Guendouzi Brahim pour son aide appréciable qu'il nous a accordé tout au long de la Réalisation de ce travail.*

*Enfin, on espère que toutes celles et ceux qui ont participé, de près ou de loin, à l'élaboration de ce mémoire, acceptent l'expression de notre sincère gratitude.*

# *Dédicaces*

*Je dédie ce travail à :*

*Ma mère, qui a œuvré pour ma réussite, par son amour, son soutien, tous les sacrifices consentis et ses précieux conseils, pour toute son assistance et sa présence dans ma vie, reçois à travers ce travail aussi modeste soit-il, l'expression de mes sentiments et de mon éternelle gratitude.*

*Mon père, qui peut être fière et trouver ici le résultat de longues années de sacrifices et de privations pour m'aider à avancer dans la vie. Puisse Dieu fasse en sorte que ce travail porte son fruit ;*

*Merci pour les valeurs nobles, l'éducation et le soutien permanent venu de toi.*

*Mes sœurs « Amel, Siham » et mes frères « Abdenour, Abdelkader », j'espère que je serai un bon exemple pour vous*

*Mes tantes, Mes oncles*

*Mes amis(es),*

*Tous ceux et toutes celles qui m'ont accompagnés et soutenus durant mon cursus.*

*Sonia*

# *Dédicaces*

*Je tiens à dédié ce mémoire*

*À mes très chers parents pour leur amour, leurs sacrifices et leur encouragement.*

*À mes chères sœurs et mes frères pour leur patience et leur soutien qu'ils n'ont cessés d'apporter au cours de ma formation.*

*À mes tantes et mes oncles*

*À mes amis(es): qui ont été toujours à mes côtés dans le bonheur  
et le malheur*

*Lynda*

# Sommaire

<b>Introduction générale :</b> .....	<b>7</b>
<b>Chapitre 1 :</b> Approche générale sur les Incoterms. ....	<b>11</b>
<b>Section 01 :</b> La chambre de commerce international .....	<b>11</b>
<b>Section 02 :</b> Présentation des Incoterms .....	<b>15</b>
<b>Chapitre II :</b> Configuration des incoterms. ....	<b>35</b>
<b>Section 01 :</b> Classification des incoterms .....	<b>35</b>
<b>Section02 :</b> Critères du choix, avantages et limites des incoterms.....	<b>53</b>
<b>Chapitre III :</b> Utilisation des incoterms et valeur en douane.....	<b>59</b>
<b>Section 01 :</b> Utilisation des incoterms par les entreprises Algériennes.....	<b>59</b>
<b>Section 02 :</b> Incoterms et valeur en douane.....	<b>62</b>
<b>Conclusion générale :</b> .....	<b>84</b>

# Glossaire

**Bastingage du bateau** : garde-corps, papet sur le pont d'un navire.

**Chambre de commerce international** : Fondée en 1919, la chambre de commerce international est une organisation non gouvernementale agissant aux services des milieux d'affaires internationales. Elle rassemble des milliers de groupements économiques et d'entreprises aux intérêts internationaux.

**Commerce international** : est l'échange de biens, de services entre pays.

**Contrat de Vente Internationale des Marchandises** : est un exemple de document qui au cœur de la définition du commerce et de la vente internationale.

**Commission de coopération environnementale (C.E .E)** : est une organisation internationale créée par le Canada, le Mexique et les États-Unis.

**Droit anti-dumping (DAD)** : est un moyen de rétorsion à une pratique de dumping juridiquement prouvée.

**Droits de douane** : Droits perçus sur les marchandises importées lorsqu'elles sont mise à la consommation.

**Douane** : C'est une administration étatique chargée de contrôler le passage des biens et capitaux à travers les frontières.

**Dédouanement** : Ensemble de formalités par lesquelles des marchandises de trouvent libérées des douanes (formulaires et déclarations à remplir, droits et taxes à payés ....etc.).

**Exportateur** : Personne qui exporte des marchandises

**Exportation** : est l'action de vendre à l'étranger une partie de la production de biens ou de services d'un ensemble économique, pays ou région. C'est un terme miroir de celui d'importation,

**Fret** : Ce terme désigne le prix de transport des marchandises.

**Formalités douanières** : sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou exportation et frais d'exportation sont à la charge du vendeur.

**GATT** : L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) régit le commerce international des marchandises. C'est le Conseil du commerce des marchandises, composé de représentants de tous les pays Membres de l'OMC, qui veille au fonctionnement du GATT.

**Importateur (acheteur) :** qualifie une personne qui importe des produits pour en faire le commerce.

**Importation :** Une importation est une entrée dans un pays de biens ou services provenant d'un autre pays.

**Incoterms :** le mot incoterms est un acronyme de l'anglais « international terms », ils sont des éléments clefs des contrats de vente internationales des marchandises .Ils ont été mis en place par la CCI (Chambre de Commerce International) qui est branche de l'ONU (Organisation des Nations Unis ).Ces incoterms ont été publiés pour la première fois en 1936 et formalisés en 1946.

**Liners terms ou condition de lignes le fret de base :** peut inclure les frais de manutentions portuaires élingage ,hissage ,arrimage , livraison ou prise en charge le long du bord , transport du quai vers les magasins.

**Lex mercatoria :** est un corps de règles d'origines et contenus différents créées par la communauté marchande pour répondre aux besoins du commerce international. Elle est donc une source important du droit du commerce international (CI), non-étatique car elle a été créée par la communauté des marchands mais ce n'est pas la seule du CI.

**Obligation :** Ce qui contraint une personne à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.

**Système ad valorem :** est une expression d'origine latine qui signifie "suivant la valeur». Cette expression est utilisée dans le cadre de la tarification des impôts, des transports et plus généralement des droits à payer calculés à partir de la valeur des biens sous-jacents).

**Transfert des frais :** qui paye quoi, et jusqu'au. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement.

**Transfert des risques dans un contrat de vente international :** est le moment où l'acheteur devient responsable des conséquences d'une perte des marchandises (accident, détérioration, destruction, vol, incendie, perte, etc.). Concrètement, ce transfert correspond au moment à partir duquel l'acheteur a intérêt à couvrir les marchandises par un contrat d'assurance "tous risques"

**Transitaire :** Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage ; formalités commerciales et administratives divers.

**Transporteur ou le commissionnaire de transport** : est un intermédiaire qui réalise les formalités aux douanes lors du transport de marchandise) désignés par l'acheteur (dans un lieu quelconque du pays d'origine).

**Transroulage** : désigne le baraquement ou débarquement d'un navire, d'un véhicule routier, d'un wagon, sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin.

**Unitarisation** : est une technique qui consiste à ordonner et regrouper la marchandise afin de : préserver l'intégrité des produits durant toutes les phases par lesquelles ils passeront, faciliter et accélérer les transferts de marchandises.

**Valeur transactionnelle(V.T)** : désigne le prix facturé pour les marchandises vendues. Certains éléments sont ajoutés à ce prix, comme des commissions ou les coûts liés aux emballages, et d'autres y sont soustraits, comme les taxes liées à l'importation des marchandises

**Vente au départ**, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.

**Vente à l'arrivée**, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls du vendeur.

# Liste des abréviations

**ABEF** : Association professionnelle des banques et des Etablissements Financiers

**ALGEX**: Algérie exportation

**ANEXAL** : Association National des Exportateurs Algériens

**CCI**: Chambre de commerce International

**C.E .E** : Commission de coopération environnementale

**C.D.A** : Code douanier Algérien

**CFR**: Cost and Freight (incoterm)

**CI** : Commerce International

**CIF**: Cost Insurance Freight (incoterm)

**CIP**: Carriage and Insurance Paid (incoterm)

**CPT**: Carriage Paid To (incoterm)

**CIV** : Contrat de vente international

**CREDOC** : crédit documentaire

**DAD** : Droit anti-dumping

**DAF**: Delivered At Frontier

**DAP**: Delivered at Place

**D.D** : Droits de douane

**DDP**: Delivered Duty Paid

**DDU**: Delivered Duty Unpaid

**DEQ**: Delivered Ex Quay

**DES** : Delivered Ex Ship

**DPU** : Delivred At Place Unloaded

**EDI** : Echange de données informatisées

**EXW** : Ex Works (incoterm)

**FAS**: Free Alongside Ship (incoterm)

**FCA**: Free Carrier (incoterm)

**FOB**: Free On Board (incoterm)

**FRC** : Free carrier ...Named at point

**GATTE** :

**IAE** : Inspection avant expédition

**Incoterms** : « International commercial terms » (termes du commerce international)

**LTA**: Lettre de Transport Aérien

**OMC** : Organisation Mondiale du Commerce

**ONU** : Organisation des Nations Unies

**TF** : Transfert des frais

**TR**: Transfert des risques

**TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée

**USA** : Union State of American

**VD** : Valeur en douane

**V F** : Valeur facture

**V.T** : Valeur transactionnelle

## **Introduction générale :**

Le libre échange des marchés donne aux sociétés un accès beaucoup plus vaste qu'auparavant aux marchés du monde entier. Des marchandises de plus en plus variées sont vendues dans un nombre accru de pays et en quantités plus importantes. Mais, parallèlement à l'augmentation du volume et de la complexité des ventes internationales, croissent également les risques de malentendus et de litiges coûteux lorsque les contrats de vente ne sont pas correctement rédigés.

Pour mieux remédier à ces problèmes et simplifier les échanges commerciaux à travers le monde et aussi bien harmoniser les contrats de ventes internationaux, la chambre de commerce internationale, depuis 1936, a mis en place des termes qui visent à unifier la signification des appellations des transports internationaux entre un vendeur et un acheteur. Ces termes sont des éléments clé des contrats internationaux de vente, parce que dans le cadre des transactions internationales tous les commerçants internationaux se voient inévitablement confrontés à ces termes.

Ceux-ci tendent aussi à s'efforcer de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Ils précisent trois éléments : le point de transfert des frais (qui paye quoi, et jusqu'où), le point de transfert des risques (qui est responsable de l'acheminement des marchandises et jusqu'où). Le point de transfert des risques et des frais est appelé le point critique. Enfin ils fournir les documents nécessaires à l'acheteur dans son opération de dédouanement à l'import et à l'export. Il s'agit donc « des incoterms ».

Le mot incoterms est un acronyme de l'anglais « *international commercial terms* », ils sont des éléments clefs des contrats de vente internationales des marchandises. Ils ont été mis en place par la CCI (Chambre de Commerce International) qui est branche de l'ONU (Organisation des Nations Unis). Ces incoterms ont été publiés pour la première fois en 1936 et formalisés en 1946.

Depuis 1980, les incoterms sont révisés tous les 10 ans pour tenir compte de l'évolution des pratiques et des modes de transports. La dernière révision date 2020. Ils sont mis en place dans le but d'harmoniser le vocabulaire entre les opérateurs de commerce international.

L'objectif est d'amener ces opérateurs à avoir un même langage, plus précisément de faciliter les transactions internationales en utilisant des références communes qui transcendent les pratiques de chaque pays.

Les incoterms sont exprimés en Anglais et présentés dans le contrat de vente international sous formes d'abréviations de 3 lettres et suivi de trois points pour indiquer le lieu.

En effet, dans les contrats de ventes internationales de marchandise il est important de savoir qui du vendeur ou de l'acheteur doit s'occuper des opérations logistiques : transports, déclaration en douanières, assurances, paiement des droits et taxes, manipulations portuaires...

Les incoterms jouent un rôle déterminant dans le calcul de la valeur en douane à l'importation ou l'exportation, et une bonne connaissance de ces règles permet d'optimiser la valeur en douane.

A cet effet la question principale qui sera traitée dans notre est de savoir : quel est l'impact de l'utilisation des Incoterms dans le calcul de la valeur en douane ?

De cette question principale, découlent diverses questions secondaires :

- Quels sont les obligations du vendeur et de l'acheteur dans chaque incoterm ?
- Quel est le rôle et avantages de chaque incoterms ?
- Quels sont les critères de choix d'un incoterm ?
- Est –ce l'incoterms représente –il des limites dans les transactions internationales ?

Dans le cadre de ce travail, nous nous sommes assignés comme objectifs :

- Présenter l'évolution des incoterms jusqu'à nos jours.
- Présenter les différents rôles et caractéristiques des incoterms.
- Déterminer les différentes limites des conditions de vente à l'international.
- Analyser des statistiques concernant l'utilisation des incoterms.
- Définir la valeur en douane et analyser les différentes méthodes de calcul.

Afin de répondre à ces questions nous allons adopter une démarche méthodologique descriptive et analytique basée sur une revue bibliographique utilisant des ouvrages, articles et documents ; des sites internet, qui portent essentiellement sur les incoterms et la valeur en douane.

Cette démarche proposée visera à répondre à ces questionnements à travers trois chapitres :

**Le premier chapitre** : porte sur l'approche global sur les incoterms, dans lequel nous allons présenter l'historique, rôle et caractéristiques des incoterms cela dans la première section. Ensuite la nature juridique, la réglementation algérienne et le contenu de ces derniers.

**Le deuxième chapitre** est intitulé : configuration des incoterms, où la première section expose le classement des incoterms selon 3 mode (par famille, nature de vente et par mode de transport), alors que la deuxième section analyse les critères du choix et les limites des incoterms.

**Le troisième chapitre de notre travail de recherche** est consacré à l'utilisation des incoterms et la valeur en douane. Dans lequel nous allons interpréter des statistiques liées à l'utilisation des incoterms par des entreprises Algériennes, suivi d'une présentation de la valeur en douane et analyser les différentes méthodes de calcul de cette dernière en utilisant différents incoterms.

A decorative border resembling a scroll, with a vertical strip on the left and rounded corners on the top and right. The text is centered within this scroll.

# **Chapitre I : Approche générale sur les incoterms**

## **Chapitre 1 : approche générale sur les Incoterms.**

### **Introduction :**

Avant toute transaction de commerce international, l'acheteur et le vendeur doivent se mettre d'accord sur l'acheminement de la marchandise en fixant les modalités de prise en charge des frais, des assurances et des risques se rapportant à cette transaction. C'est ainsi qu'il a été mis en place une solution internationale représentée par une série de directives universelles appelée "Incoterms" afin d'harmoniser les pratiques commerciales internationales et d'éviter les différends éventuels.

Incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression « *international commercial terms* » (termes du commerce international) ou (conditions internationales de vente).

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce international (CCI). Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Ils visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés dans le commerce internationale.

Dans ce chapitre, nous présenterons en premier lieu la chambre de commerce internationale CCI puis le cadre historique des incoterms, à travers les changements portés à chaque année de publication. Ensuite nous aborderons, les caractéristiques, les rôles et la nature juridique de ces derniers.

### **Section 01 : La chambre de commerce international :**

#### **I-Présentation de la chambre de commerce international (CCI) :**

Fondée en 1919, la chambre de commerce international est une organisation non gouvernementale agissant aux services des milieux d'affaires internationales. Elle rassemble des milliers de groupements économiques et d'entreprises aux intérêts internationaux.

Le CCI compte des membres dans plus de 130 pays sur les 5 continents essentiellement parmi ceux où l'économie du marché est en vigueur, 1500 groupements économiques et 7500 entreprises parmi les plus importantes au monde sont membres de la CCI, 64 comités nationaux tant dans les pays industrialisés que dans ceux en voie de développement, organisent et coordonnent l'action de la CCI.

#### **II-Historique de la CCI :**

La CCI a été fondée en 1919 avec l'objectif de servir le monde des affaires en favorisant les échanges.

Le premier élan donné à la CCI est venu, en grande partie, d'Etienne Clémentel, ancien Ministre du Commerce français, et premier Président de CCI. C'est sous son influence que le secrétariat international de l'organisation a été établi à Paris et que la Cour Internationale d'Arbitrage de CCI a été créée en 1923.

La CCI a évolué de manière considérable depuis l'époque de l'après-guerre où les chefs d'entreprise des pays alliés se sont réunis pour la première fois à Atlantic City. Le noyau originel, constitué des secteurs privés de la Belgique, la Grande Bretagne, la France, l'Italie et les Etats-Unis, s'est développé au point de devenir une organisation mondiale des affaires comptant des milliers de sociétés membres et associations dans plus de 130 pays. Un nombre élevé des sociétés les plus importantes du monde comptent parmi ses membres, lesquels représentent tous les principaux secteurs de l'industrie et des services. L'investissement, l'ouverture des marchés aux biens et aux services et la libre circulation des capitaux.<sup>1</sup>

### **III-Les missions de la CCI :**

- ❖ La mission de la CCI est de promouvoir le commerce et l'investissement internationaux.
- ❖ Elle établit les règles qui régissent les échanges commerciaux internationaux.
- ❖ Elle offre des services pratiques essentiels.
- ❖ Par ailleurs, l'une des tâches principales de la CCI est de faciliter les échanges commerciaux internationaux et contribuer ainsi au développement du commerce international. Par ce fait, la CCI organise des conférences et des séminaires de formation dans de nombreuses régions du monde. En outre, elle publie des règles relatives aux transactions et aux paiements, sous forme de brochures, dont celles relatives aux :
  - Crédits documentaires ;
  - Encaissements documentaires ;
  - Termes commerciaux internationaux (Incoterms)
  - Remboursement de banque à banque ;
  - Garanties et cautions internationales.
- ❖ Elle a un rôle de premier plan, en jouissant du statut consultatif de première catégorie auprès de l'organisation des nations unies et de ces agences spécialisées, des contacts

---

<sup>1</sup> : <https://slideplayer.fr/slide/468630/> consulté le 17 /01/2021.

réguliers et étroits, existent également avec les autres institutions internationales à caractère commerciales et économiques.

- ❖ Grace à son assise internationale, elle confère au monde des affaires une autorité sans égale, aucun autre organisme spécialisé dans les échanges internationaux n'exerce une semblable influence. Par ses bureaux de liaison à Genève et à New York, la CCI est en mesure de suivre de très près les travaux des instances intergouvernementales mondiales et régionales.<sup>2</sup>

## **VI- Les objectifs de la CCI :**

Elle poursuit un triple objectif :

- ❖ Inciter à l'expansion des relations économiques internationales dans les domaines commerciaux, financiers, monétaires... etc.
- ❖ Défendre l'économie libérale, et spécialement la liberté d'investissement comme la liberté des échanges sur le plan mondial et national.
- ❖ Représenter et servir les intérêts des entreprises et groupements économiques ayant des objectifs commerciaux et financiers à caractère international.

## **V-Fonctionnement de la CCI :**

La CCI est composée de :

### **1- Conseil :**

Le Conseil mondial de la CCI est l'équivalent de l'assemblée générale d'une grande organisation intergouvernementale. La grande différence est que les délégués sont des chefs d'entreprise et non pas des représentants du gouvernement.

Il y a une structure fédérale, fondée sur le Conseil que la CCI l'organe suprême.

Les délégués nationaux nomment des comités au Conseil, qui se réunit normalement deux fois par an. Dix membres directs - en provenance de pays où il n'y a pas de comité national - peuvent également être invités à participer aux travaux du Conseil. Les comités nationaux et les groupes représentent la CCI dans leurs pays respectifs. Les comités nationaux et des groupes de veiller à ce que la CCI tient compte de leurs préoccupations des entreprises nationales dans ses recommandations de politique aux gouvernements et aux organisations internationales.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> SAIDJ Bouras, « La gestion d'une opération d'importation Cas : ENIEM Tizi-Ouzou », mémoire master 2 en Commerce et Finance Internationale, UMMTO, Promotion 2016/2017

<sup>3</sup> <https://slideplayer.fr/slide/468630/> consulté le 17 /01/2021

## 2 - Présidence, Conseil exécutif et secrétaire général

Le Conseil élit le président et le vice-président pour un mandat de deux ans. Le président, son prédécesseur immédiat et le Vice-président forme la présidence.

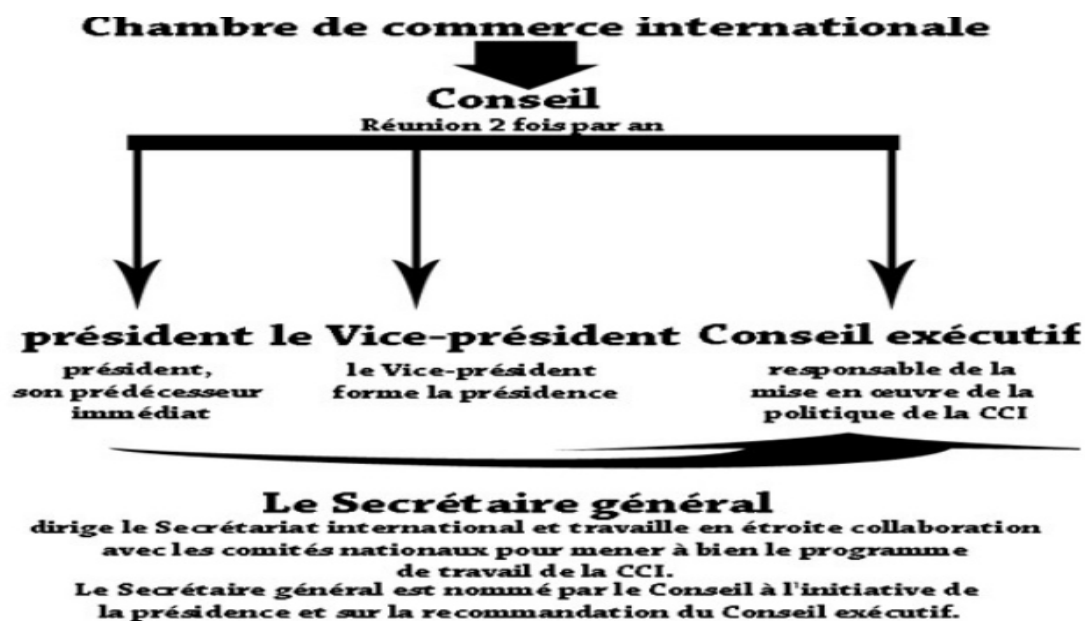
Le Conseil élit également le Conseil exécutif, responsable de la mise en œuvre de la politique de la CCI, sur la recommandation du Président. Le Conseil exécutif comprend entre 15 et 30 membres, qui siègent pendant trois ans, avec renouvellement par tiers à la fin de chaque année. Le Secrétaire général dirige le secrétariat international et travaille en étroite collaboration avec les comités nationaux pour mener à bien le programme de travail de la CCI. Le secrétaire général est nommé par le Conseil à l'initiative de la présidence et sur la recommandation du Conseil exécutif.

## 3- Les commissions :

Les sociétés membres et les associations professionnelles peuvent façonner l'orientation de la CCI sur toute question commerciale déterminée en participant aux travaux des commissions de la CCI.

Les commissions sont le fondement de la CCI, composée d'un total de plus de 500 experts d'entreprises qui donnent généreusement de leur temps pour formuler une politique de la CCI et d'élaborer ses règles. Les commissions ont pour rôle d'examiner les initiatives proposées et de préparer les positions des entreprises pour la présentation aux organisations internationales et les gouvernements.

Figure 1: La structure de l'OMC



Source : <https://slideplayer.fr/slide/468630/>

## **Section 02 : Présentation des Incoterms :**

Dans cette section, nous illustrons le volet historique des incoterms, cela se fait avec le traitement des différents changements apportés depuis la date de création jusqu'à nos jours.

### **I- Historique des incoterms :**

Après la création de la CCI en 1919, dont l'une de ces premières initiatives a été de faciliter le commerce international.

En 1920, elle a constaté que les partenaires commerciaux avaient une interprétation différente des termes commerciaux. Ces termes indiquent comment les parties (le vendeur et l'acheteur), peuvent se répartir les coûts et les risques du transport et qui a la responsabilité du dédouanement à l'exportation et l'importation. Cela a amené à l'élaboration des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux par la CCI.<sup>4</sup>

Au début des années 1920, l'organisation mondiale des entreprises s'est efforcée de comprendre les termes commerciaux utilisés par les commerçants. Cela a été réalisé grâce à une étude limitée à six termes couramment utilisés dans 13 pays seulement. Les résultats ont été publiés en 1923 après un premier sondage des termes commerciaux, mettant en évidence des disparités d'interprétation.

Cinq ans après, une autre étude permit une clarté améliorée des termes commerciaux. Cette fois, le champ d'application a été élargi à l'interprétation de ces termes utilisés dans plus de 30 pays à l'époque par la CCI.

### **1-Les différentes versions des incoterms de 1936 à 2020 :**

#### **1-1-Première version des incoterms 1936**

Directives mondiales pour les commerçants : il s'agissait de normaliser les termes commerciaux utilisés pour le transport des marchandises par mer (FOB : « Free on board », Franco à bord ; CIF : « Cost, Insurance and Freight », cout, assurance et fret).

Sur la base des résultats des études, la première version des règles incoterms a été publiée. Les conditions incluaient FAS « Free Alongside Ship », FOB, CIF, EX Ship «Rendu Ex Ship » et Ex Quay Delivered Ex Quay – Rendu à quai / droits acquittés.

#### **1-2- Deuxième version des incoterms 1953 : Montée en puissance du transport ferroviaire**

Cette deuxième version constitue une révision approfondie.

En raison de la seconde guerre mondiale, les révisions supplémentaires des règles incoterms ont été suspendues et n'ont repris que dans les années 1950.

---

<sup>4</sup> : <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> consulté 01 /02 /2021

Cela a donné naissance à la première révision des règles Incoterms qui a ensuite été publiée en 1953.

Elle a lancé trois nouveaux termes commerciaux pour le transport non maritime. Les nouvelles règles comprenaient DCP (frais livré payés), FOR (gratuit sur rail) et FOT (gratuit sur camion).

### **1-3- Troisième version des Incoterms 1967 : Correction des erreurs d'interprétation**

Cette troisième version a lancé la troisième révision des règles incoterms qui traitait des erreurs d'interprétation de la version précédente. Deux termes commerciaux ont été ajoutés pour traiter la livraison à frontière (DAF) et la livraison à destination (DDP).

Dans cette version apparaissent les incoterms DAF (« Delivered at frontier ») et DDP (« Delivered Duty paid ») en fonction desquels l'acheteur n'a qu'une prestation minimale.<sup>5</sup>

### **1-4- Quatrième version des incoterms 1976 : Progrès du transport aérien.**

Le premier incoterm adapté au transport aérien apparaît.

L'utilisation accrue du transport aérien a donné lieu à une autre version des termes commerciaux populaires. Cette édition comprend le nouveau terme FOB Airport (Free On Board Airport). Cette règle visait à dissiper la confusion autour du terme FOB (franco à Bord) en désignant le navire exact utilisé.

### **1-5- Cinquième version des incoterms 1980 : Prolifération du trafic par conteneurs**

La CCI a édité en 1980, une publication sous le numéro 350 intitulée « Incoterm 80 ». Celle-ci comportait quatorze incoterms.

La CCI tient compte du changement profond dans le transport international qu'apporte le développement du conteneur.

Avec l'expansion du transport de marchandises dans des conteneurs et de nouveaux processus de documentation, est apparu le besoin d'une autre révision. Cette édition a introduit terme commercial FRC (free carrier ...Named at point), qui prévoyait des marchandises non réellement reçues par le bord du navire mais à un point de réception à terre, comme un chantier à conteneurs.

Cependant, les dits incoterms 80, connaissaient encore certains défauts. D'une part, on trouve celui de présenter les quatorze incoterms dans un certain désordre avec peu de régularité et

---

<sup>5</sup> : <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> consulté 01 /02 /2021

d'uniformité dans leur rédaction. D'autre part, à la suite, sans doute, d'un défaut de lancement médiatique, leur nouveauté avait rencontré une certaine indifférence.

### **1-6- Sixième Version 1990 : une révision complète**

La publication de la CCI parue 1990, sous le numéro 460, comportait les incoterms 90, dont le nombre est de 13, avait corrigé certains défaut qu'avait connus la publication numéro 350 relative aux incoterms 80.

Cela s'explique par le classement des ces derniers d'une manière logique, tout en les répartissant en quatre familles ainsi que la séquence uniformisée des six obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Ceci représente autant d'améliorations apportées aux versions précédentes (36, 53, 67, 76 et 80) d'où une nouvelle présentation pour les incoterms.

Cette présentation est faite d'une manière à ce que la lecture et la compréhension des incoterms 90, soient faciles. Ces termes, comme nous l'avons vu, ont été regroupés en quatre différents groupes fondamentaux. Ce classement débute par un seul terme selon lequel le vendeur met les marchandises à la disposition de l'acheteur, dans les locaux même du vendeur (les termes : EXW : EX Works – A l'usine...).

Ce dernier est suivi des termes F où le vendeur est appelé à remettre les marchandises au transporteur désigné par l'acheteur. (Les termes F : FCA Free Carrier – Franco Transporteur, FAS Free Along side Ship – Franco le long du navire, FOB), par la suite, viennent les termes C, où le vendeur doit conclure le contrat de transport, mais sans assumé le risque de perte ou de dommage aux marchandises, ni les frais supplémentaires dus à l'expédition (CIF Cost, Insurance, Freight – Coût, Assurance et Fret, CPT Carriage Paid To – Port Payé jusqu'à , CIP Carriage Insurance Paid – Port Payé Assurance comprise ).

Enfin, on trouve les termes D qui laissent à la charge du vendeur tous les coûts et risques qu'entraîne l'acheminement des marchandises jusqu'au pays de destination (DAF, DES Delivered Ex Ship – Rendu Ex Ship, DEQ Delivered Ex Quay – Rendu à quai / droits acquittés, DDP Delivered Duty Paid – Rendu Droits acquittés ).

La cinquième révision a simplifié le terme free carrier en supprimant les règles pour des modes de transport spécifiques (c'est-à-dire FOR ; free on Rail, FOT, Free on Truck, and FOB Airport ; Free on board Airport). Il a été jugé suffisant d'utiliser à la place le terme générale FCA (Free carrier...At Named point). D'autre provision expliquent une utilisation accrue des messages électronique.

La révision de 1990 avait pour but essentiel :

- ❖ Adapter les incoterms au recours croissant fait aux échanges de données informatisées (EDI).
- ❖ Tenir compte du changement dans les techniques de transport, en particulier « l'unitarisation » des charges dans les conteneurs, technique qui consiste à ordonner et regrouper la marchandise afin de : préserver l'intégrité des produits durant toutes les phases par lesquelles ils passeront, faciliter et accélérer les transferts de marchandises. C'est bien entendu différent si un opérateur déplace un bac après l'autre que s'il en déplace plusieurs à la fois.
  - ❖ Prise en compte du transport multimodal et du transroulage (baraquement ou débarquement d'un navire, d'un véhicule routier, d'un wagon, sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin).

### **1-7- Septième version des incoterms 2000 : Modification des obligations de dédouanement.**

La section « Licence, autorisation et formalités » des règles FAS et DEQ Incoterms a été modifiée pour se conformer à la façon dont la plupart des autorités douanières traitent les questions de l'exportateur et de l'importateur officiel. Comparée aux Incoterms 90 cette dernière édition peut sembler ne comporter que peu de modification. Cependant les incoterms bénéficiant aujourd'hui d'une reconnaissance mondiale, la chambre de commerce internationale a tenu à les renforcer en évitant d'apporter des modifications aux règles pour le seul plaisir de le faire. Mais aussi, rien n'a été négligé pour s'assurer que la rédaction des incoterms 2000 reflète avec clarté et exactitude les pratiques commerciales.

En outre, des amendements substantiels ont été apportés sur deux points qui concernent, d'une part, le dédouanement et les obligations en matière de paiement des droits en vertu des termes FAS et DEQ. D'autre part, les obligations de chargement et de déchargement en vertu du terme FCA.

### **1-8- Huitième version des incoterms date 2010 : Réflexion sur le paysage commercial.**

Cette révision des incoterms s'est imposée pour prendre en compte les évolutions récentes des pratiques du commerce international, intégrer les nouvelles obligations mondiales en matière de sûreté-sécurité, introduire la dématérialisation des documents utilisés dans le commerce international et enfin simplifier l'utilisation de ces règles et ainsi faciliter les transactions commerciales.

A cet effet, la CCI a mis en place une solution qui consiste à supprimer certains incoterms et à rajouter d'autres. C'est ce que nous allons tenter de présenter en ce qui suit.

Après suppression de quatre incoterms et ajout de deux, la nouvelle version passe donc de treize à onze incoterms qui sont désignées par des acronymes en trois lettres et sont séparés en 2 catégories.

Les incoterm DAF, DES et DDU ont été supprimés et remplacés par DAP (Delivered At place, rendu au lieu de destination). Ce nouvel incoterm signifie que les marchandises sont mise à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu comme prévu par les anciennes règles DAF, DES et DDU.

L'incoterm DEQ a été supprimé et remplacé par DAT (Delivered at terminal, rendu au terminal). Selon cet Incoterm les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné, dûment déchargées du moyen de transport, comme prévu par l'ancienne règle DEQ.

Les incoterms sont classés en quatre catégories, E, F, C et D correspondant à un niveau croissant d'obligations pour le vendeur et décroissant pour l'acheteur. Tous les incoterms sont des ventes départ, à l'exception du DAT, DAP et DDP.

Les incoterms 2010 sont aussi répartis selon le mode de transport :

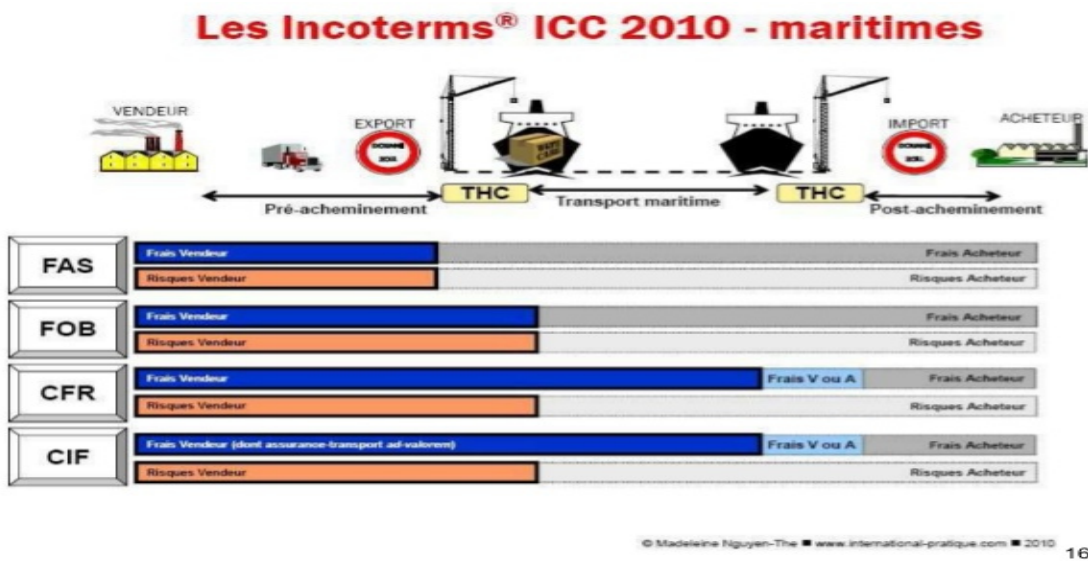
❖ **Sept incoterms multimodaux:**

- EXW-Ex works
- FCA-Free carrier
- CPT-Cariage Paid To
- CIP-Carriage and Insurance Paid
- DAT-Delivered at Terminal (nouveau incoterms)
- DAP-Delivered At place
- DDP-Delivered Duty Paid

❖ **Quatre incoterms maritimes et fluviaux uniquement :**

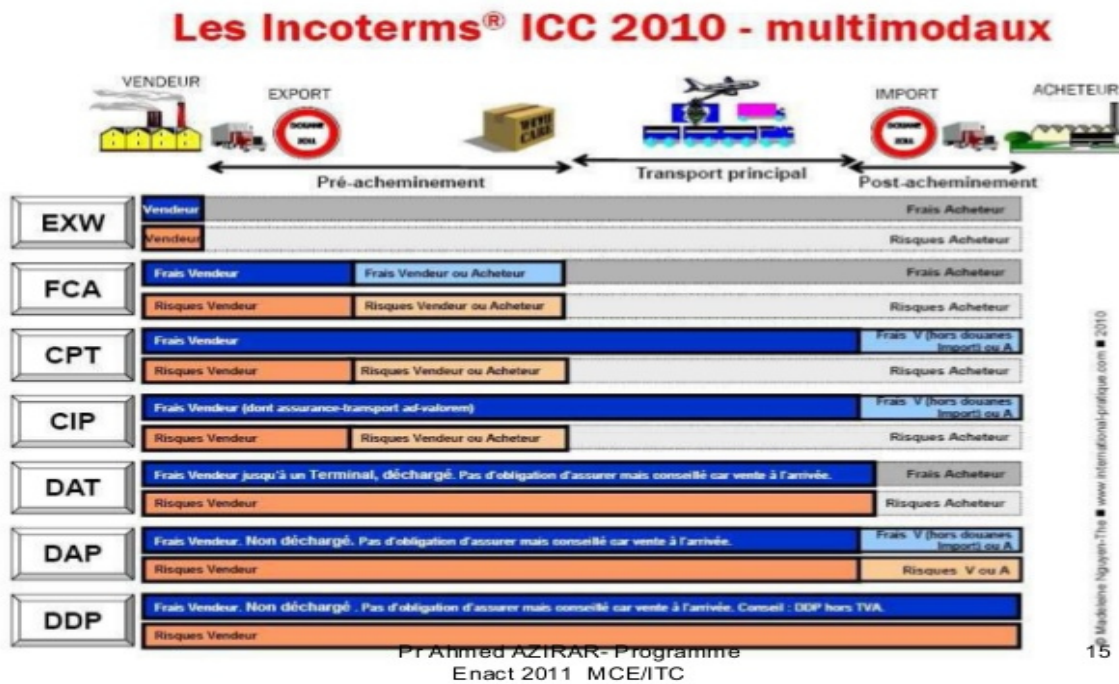
- FAS: Free Alongside Ship
- FOB: Free On Board
- CFR: Cost and freight
- CIF: Cost, insurance and Freight

Figure 2: Les Incoterms Maritimes de la version 2010



Source: <https://www.riverchelles.fr/fiche-technique-18-incoterms-multimodaux/>

Figure 3: Les incoterms multimodaux de la version 2010



Source : <https://www.riverchelles.fr/fiche-technique-18-incoterms-multimodaux/>

### 1-9 Neuvième version les incoterms du 1<sup>er</sup> janvier 2020 : Regard vers l'avenir

Depuis le premier janvier 2020 la CCI a publié la mise à jour des incoterms concernant les conditions de commerce internationale pour la vente de marchandises et les règles qui définissent la répartition des responsabilités entre un vendeur et un acheteur pour les tâches, les coûts et les risques liés à la livraison des marchandises.

Cette nouvelle version tient compte de la croissance de l'économie, de l'attention grandissante portée à la sécurité dans le transport des marchandises, de la souplesse de la couverture d'assurance et du connaissance à bord en vertu de la règle de franco transporteur (FCA).

Parmi les changements dans la nouvelle édition des incoterms 2020 nous pouvons citer :

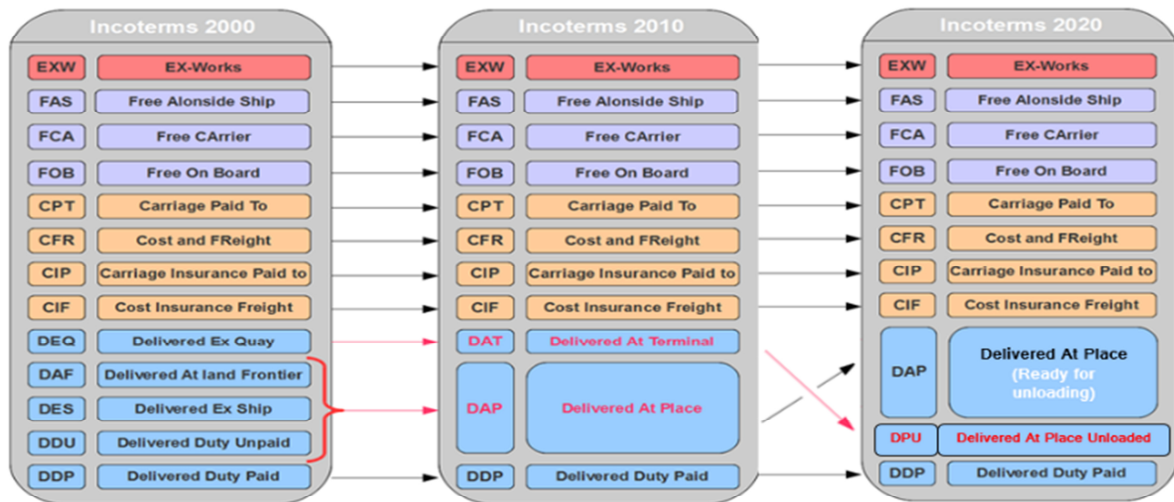
- DAT (Delivered At Terminal, livré au terminal) sera remplacé par DPU, (*Delivered At Place Unloaded*, livraison déchargée sur place). DPU signifie que le vendeur livre les marchandises et transfère les risques à l'acheteur une fois les marchandises déchargées au lieu de destination convenu, cependant le dédouanement à l'importation et les frais afférents restent à la charge de l'acheteur. DPU est essentiellement un DAP (*Delivered At Place*, livré sur place), avec déchargement. La référence au terminal a été supprimée pour la rendre plus générale.
- Changement d'assurance concernant les CIP / CIF (Le cout assurance et fret, *Cost of Insurance and Freight*, CIF), signifie que le vendeur livre au transporteur et paie le transport et assurance jusqu'à la destination désignée pour n'importe quel mode de transport. Pour les Incoterms 2020 les même exigences en matière d'assurance s'appliquent, mais (le port payé assurance comprise, *Carriage and Insurance Paid*, CIP) a augmenté l'assurance requise en vertu de cette clause. La raison est que le CIF est généralement utilisé pour les produits en vrac (voies navigables uniquement) et le CIP (multimodal) est souvent utilisé pour les produits manufacturés. Cette disposition a été révisée pour tenir compte de la nécessité d'une certaine souplesse en fonction du type et du transport des marchandises.<sup>6</sup>

Les principaux changements apportés aux incoterms de 2000 par la nouvelle version 2020 peuvent être résumés dans le tableau suivant :

---

<sup>6</sup><https://www.livingstonintl.com/fr/incoterms-2020-modifications-en-vigueur-le-1er-janvier-2020/> publié le 29 OCTOBRE 2019, consulté le 27/01/2021.

**Figure 4:Récapitulatif d'évolution des incoterms depuis 2000 jusqu'au 2020**



**Source :** <https://vinalinklogistics.com>

Les incoterms ont connus plusieurs changements pour devenir les incoterms 2020, chaque version à un changement principal comme le montre le tableau suivant :

**Tableau 1: Evolution des incoterm de1936-2020**

Version	Année	Description
1°	1936	Directives mondiales pour les Commerçants
2°	1953	Montée en puissance des transports ferroviaires
3°	1967	Correction des erreurs d'interprétation
4°	1976	Progrès du transport aérien.
5°	1980	Prolifération du trafic de conteneurs
6°	1990	une révision complète
7°	2000	Modification des obligations de dédouanement
8°	2010	Réflexion sur le paysage commercial
9°	2020	Regard vers l'avenir.

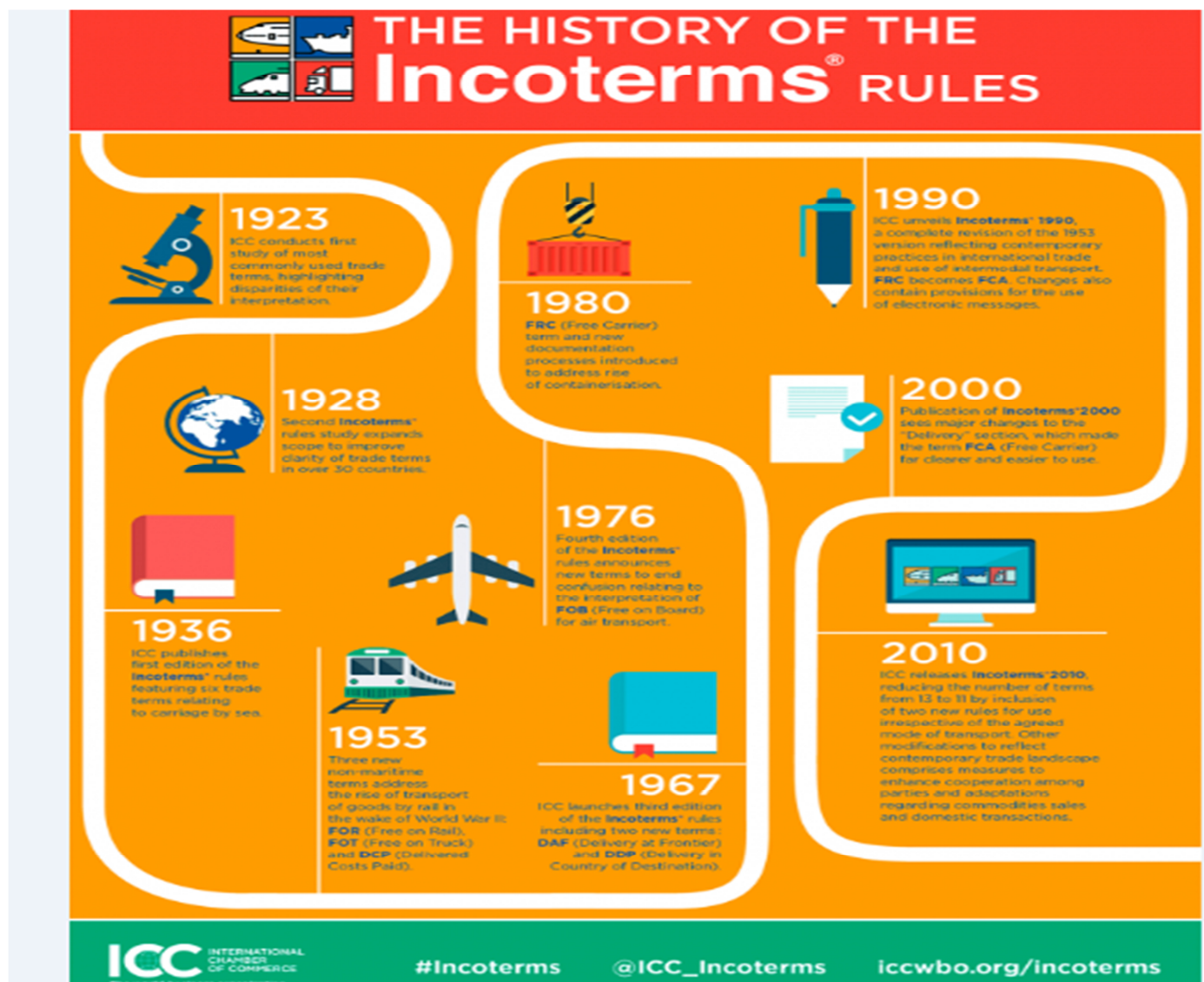
Source : Tableau élaboré par nous-même à partir de la section précédente.

Les différents changements dans les Incoterms ont intervenu pour les raisons suivantes :

- Coller aux nouvelles pratiques commerciales en vigueur.
- S'adapter au transport multimodal et particulièrement pour répondre aux 90% des marchandises qui sont mises en containers.

- Valoriser à l'identique les communications électroniques et les communications.
- Prendre en compte toutes les nouvelles procédures de communication électronique tant que la version reste en vigueur.
- Répondre aux nouvelles attentes en termes de transferts de frais et risques dans le cadre des marchés intérieurs et plus particulièrement dans l'Union Européen.
- Définir les informations qui doivent être communiquées en matière d'assurance<sup>7</sup>.

Figure 5: Histoire des incoterms



Source : <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

<sup>7</sup> - M<sup>elle</sup> KORICHE OUAHIBA, Melle BOUNOUAR KARIMA, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de licence en science économique, sous le thème l'adaptation des incoterms aux mutations de commerce international, université de Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, option : économie internationale, Promotion : 2006/2007.

## **II- Les caractéristiques des incoterms :**

Les Incoterms présentent les caractéristiques suivantes :

### **1- Le caractère facultatif :**

Les incoterms ne sont pas obligatoires, car chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin.

### **2- Le caractère général :**

Les incoterms définissent les obligations des deux parties dans une dimension générale pour :

- Permettre leur utilisation dans différents commerces, lieux ou pays.
- Laisser la possibilité aux contractants de les adapter à leur habitude.

### **3- Le caractère international :**

Le domaine des incoterms est normalement celui des contrats commerciaux internationaux. Cependant, depuis la réforme 2010 ; il est devenu possible d'utiliser les incoterms en les adaptant aux échanges nationaux.

### **4- Le caractère universel :**

Les incoterms constituent un « vocabulaire » commun et universel. Ils sont des sigles mondialement standardisés et interprétés de la même façon par des opérateurs de langues et de pratiques différentes.

Leur signification différente de celle définie par la CCI, peut empêcher une harmonisation parfaite des incoterms à l'échelle mondiale.<sup>8</sup>

## **III- Rôles des incoterms.**

### **1-Les fonctions des Incoterms :**

Pour éviter les litiges lors d'une vente, la chambre de commerce internationale (CCI) a élaboré 11 termes (version 2020) qui ont les fonctions suivantes :

#### **1-1-Première fonction :**

Dans le cadre des contrats de commerce internationaux et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations du vendeur et de l'acheteur, notamment en matière de chargement, de transport, de type de transport, des assurances et de la livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais.

---

<sup>8</sup> <https://www.slidereshare.net> consulté le 20-10-2020 à 17H

### 1-2- Deuxième fonction :

Déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspond également au lieu de livraison de la marchandise.

### 1-3- Troisième fonction :

Concerne la fourniture des documents et des informations. Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ?

Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté.

La règle générale de fourniture et, surtout, de responsabilité des informations liées à la sûreté définie par les règles incoterms est simple. Chacun, le vendeur et l'acheteur, est responsable des informations qui vont lui être utiles.<sup>9</sup> (Voir le tableau qui suit).

Les Incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement le moment du transfert des risques (TR) correspondant à la livraison et le moment du transfert des frais (TF) du vendeur à l'acheteur. Ils définissent notamment qui de l'acheteur ou du vendeur doit, éventuellement, supporter l'assurance du transport des marchandises.

### 2-Le jeu miroir des incoterms :

Les obligations réciproques des deux parties (importateur, exportateur) sont présentées sous formes des clauses. De type A pour le vendeur et type B pour l'acheteur. Par ailleurs ces derniers sont repris par tous les incoterms. Donc chaque partie a sa charge 10 obligations notées de A<sub>1</sub> à A<sub>10</sub> et de B<sub>1</sub> et B<sub>10</sub>.

**Tableau 2: Les obligations respectives du vendeur et l'acheteur**

A Les obligations du vendeur		B Les obligations de l'acheteur	
A1	Fourniture de la marchandise conformément au contrat	B1	Paiement du prix
A2	Licences, autorisation et autre formalités	B2	Licence, autorisation et formalité
A3	Contrat de transport et d'assurance	B3	Contrat de transport et d'assurances
A4	Livraison	B4	Prise de livraison
A5	Transfert des risques	B5	Transfert des risques
A6	Répartition des frais	B6	Répartition des frais
A7	Avis donné à l'acheteur	B7	Notification de vendeur
A8	Preuve livraison, document ou message	B8	Preuve de livraison, document de

<sup>9</sup><http://www.univbejaia.dz/jspui/bitstream/123456789/4298/1/Le%20financement%20des%20importations%20par%20banque.pdf>, consulté le 27/02/2021

	électronique.		transport ou données informatisés
A9	Vérification, emballage, marquage.	B9	Inspection de marchandise
A1	Autre obligation	B1	Autre obligations

Source : Denis chevalier, Même-Guide MOCI, « Incoterms 2000, tous les mécanismes » hors-série n°03, 1999, page 17.

**2-1- Clause A1/B1 : « Obligation d'échange de la marchandise contre le paiement » :**

Cette clause est identique dans tous les incoterms. Elle a un principe qui est basé sur l'échange de la marchandise en contrepartie d'un paiement.

**2-2- Clause A2 / B2 : « Licences, autorisation et formalités douanières » :**

Le fait que les incoterms sont utilisables dans les contrats de ventes internationaux alors ils réalisent un transport international, et désigne l'obligation de chaque parties dans le processus de dédouanement à l'import ou à l'export. Il permet de savoir à quelle partie au contrat revient l'obligation d'obtenir les licences ou autre autorisation officielles requises et également celle qui doit déposer les formulaires et demandes, soit dans le pays de l'importateur ou du vendeur et l'obligation de payé les droits et taxes douanières.

Par ailleurs, il est important de savoir que cette attribution des obligations à l'une des parties liée à l'incoterms est choisie auparavant.

**2-3- Clause A3 / B3 : « Contrats de transport et d'assurances. »**

Cette clause démontre qui, de l'acheteur ou de vendeur, a la responsabilité d'organiser la totalité de transport de marchandise, depuis le moment où elle sort de l'usine (point de départ) jusqu'à point d'arriver. Telle qui sont prévu dans les ventes EXW et celles des incoterms du groupe D. Par contre, les incoterms du groupe F, donnent seulement au vendeur la tâche de la réalisation de l'opération du transport d'approche. Cependant, ceux du groupe C stipulent des risques qui peuvent survenir dès lors que la marchandise ait été expédiée. Donc, la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur.

On déduit, que la majorité des expéditions restent conclus selon les incoterms qui partagent entre le vendeur et l'acheteur les différentes obligations concernant le transport.

Au final, la majorité des opérations de vente, utilisant les incoterms de groupe F et C, concernent les produit manufacturés d'où l'organisation optimale du transport est attribuée à l'une des parties, qui se charge seule à souscrire, à ses frais les contrats nécessaires.

#### **2-4- Clause A4/B4 : « Livraison et la prise de livraison » :**

Il existe plusieurs cas de livraisons, on peut citer à titre d'exemple : la livraison dans les locaux du vendeur, la livraison dans les locaux de l'acheteur, la livraison à la frontière, la livraison au port de destination ...

La livraison doit être faite dans un délai raisonnable. Après la remise de la marchandise par le vendeur au transporteur, l'acheteur doit réceptionner la marchandise livrée par le transporteur, encore si cette livraison est effectuée conformément au contrat de vente.

Mais dans le cas où, le contrat prévoyait que l'acheteur prendra livraison dans les locaux du vendeur, des problèmes pratiques peuvent être posés, selon la configuration des locaux de vendeur, la marchandise sera ou non placée sur une plateforme ou le transporteur amènera son camion et ou le personnel du vendeur la chargeront à l'aide des chariots élévateurs.

#### **2-5- Clause A5 /B5 : « Transfert des risques » :**

Le mot risque dans ce cas reflète les risques de perte ou dommage que la marchandise puisse subir au cours de l'opération de transport. En effet, sous réserve des dispositions de l'article B5, le vendeur supporte tous les risques de perte ou dommage que la marchandise peut courir jusqu'au moment où elle sera livrée conformément à A4.

Le transfert de risque ne s'applique qu'aux dommages ou perte issus d'un événement fortuit (un accident par exemple) et non ceux ou celle qui ont pour essence les facteurs de chargement tel que l'emballage ou le marquage inapproprié.<sup>10</sup>

#### **2-6- Clause A6/B6 : « Répartition et transfert des frais » :**

La répartition des frais n'est pas un élément négligeable dans un contrat de vente international (CIV), dans ce fait, les parties de ce dernier doivent déterminer leur attribution et la façon avec laquelle les dépenses qui en résultent doivent être partagés.

Malgré le fait que l'une des parties soit obligée de supporter ces frais<sup>11</sup> notamment ce qui concerne les frais facturés par les tiers. Le principe fondamental est clair. Le vendeur à l'obligation de supporter tous les frais liés à l'acheminement de marchandise jusqu'à lieu de livraison désigné, là où s'arrête sa responsabilité et commence celle de l'acheteur.

Au final, les incoterms font état d'existence de quatre catégories de frais comme suit :

---

<sup>10</sup> Melle KORICHE OUAHIBA, BOUNOUAR KARIMA, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de licence en science économique, sous le thème l'adaptation des incoterms aux mutations de commerce international, université de Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, option : économie internationale, Promotion : 2006/2007

<sup>11</sup> Jean Ramburg « Guide ICC des incoterms 2000 » édition ICC Publishing SA, page 67

- ❖ Les frais, d'expédition, de transport et de livraison qui s'étend depuis le lieu de chargement des locaux du vendeur jusqu'au déchargement dans les locaux de l'acheteur.
- ❖ Les frais de dédouanement à l'importation et à l'exportation qui regroupent d'une part, les droits de douane (D.D), la TVA et les autres taxes et d'autre part, les frais engendrés par l'opération de dédouanement.
- ❖ Frais des services et d'assistance : comprenant seulement les frais au moment de demande d'une partie le remboursement à l'autre partie afin de pouvoir dédouaner la marchandise.
- ❖ Les frais d'assurances : existent seulement dans des contrats CIF et CIP quand le vendeur est tenu de souscrire une assurance au profit de l'acheteur et d'en payer les frais.

**2-7- Clause A7/B7 : « Avis donné à l'acheteur et au vendeur (notification) » :**

La notification se fait soit par l'acheteur au vendeur, ou vice-versa.

Dans le premier cas, il s'agit de la notification de l'acheteur si le contrat de vente ne mentionne pas ni la date, ni le lieu exacte et que l'acheteur est en droit d'apporter des précisions ultérieures, il devra indiquer au vendeur dans un délai raisonnable, conformément aux dispositions de la clause B7 des incoterms, le lieu et le moment où il prendra livraison, dans le cas de EXW et termes D ou encore le transporteur choisi et le délai de livraison conformément aux termes F ou le moment d'expédition et le lieu destination de marchandise conformément aux Incoterms du groupe C.

Par contre, dans le deuxième cas, c'est-à-dire lorsque c'est le vendeur qui doit notifier à l'acheteur, afin de permettre à celui-ci de prendre en temps utile des mesures nécessaires pour prendre livraison de la marchandise et ce dans ce dans un délai raisonnable confirment aux stipulations de la clause A7 des Incoterms.

Cette notification doit porter selon l'incoterms retenu les informations suivantes :

- ❖ Conformément à la stipulation du terme EXW, le vendeur doit informer l'acheteur du moment et du lieu où la marchandise sera mise à sa disposition.
- ❖ Conformément aux termes Fet C, la notification porte sur le moment et le lieu où la marchandise a été mise au transporteur.
- ❖ Conformément aux termes D la notification concerne le moment et du lieu où il est prévu que la marchandise arrivera à destination.

Les Incoterms ne donnent pas la forme que les notifications doivent prendre mais exigent qu'elles doivent être effectuées dans un délai raisonnable.

Par conséquent, si la notification n'est pas faite dans les délais déterminés elle peut provoquer d'éventuels problèmes.

### **2-8- Clause A8 /B8 : Preuve de livraison, document de transport ou données informatisées.**

L'article A8 de tous les Incoterms à l'exception de l'EXW, exige que le vendeur fournisse à l'acheteur la preuve formelle qu'il a exécuté son obligation de livraison.

Par contre, le document de transport n'est pas sans importance, dans le cas des termes C. Le vendeur dans ce cas est tenu de fournir non seulement la preuve qu'il a remis la marchandise au transporteur, à la date convenue, mais aussi que l'acheteur est pleinement en droit de réclamer la marchandise au transporteur dès son arrivée.

Toutefois, les termes CFR et CIF, qui exigent tous les deux un connaissement, obligent le vendeur à fournir la preuve que la marchandise a été seulement remise au transporteur mais aussi qu'elle a été embarquée. Ceci est rendu possible par la fourniture d'un « connaissement à bord ».

Les termes CPT et CIP quant à eux n'exigent rien qu'un ou des documents de transport pouvant être ou non un connaissement.

Par ailleurs, l'utilisation d'un connaissement peut poser un problème, du fait que l'original du connaissement est rendu exigible pour retirer la marchandise des mains du transporteur dès son arrivée. Comme dans certains cas, le navire arrive bien avant la disponibilité des documents notamment le « connaissement », la marchandise n'est remise à l'acheteur par le transporteur que par la seule présentation, à ce dernier, d'une lettre de garantie, remise à l'acheteur par sa banque. Cette lettre de garantie sert à protéger le transporteur, dans le cas où la livraison a été faite à quelqu'un d'autre que l'acheteur, ou bien le porteur légitime du connaissement original.

Cependant, le connaissement n'est pas le seul utilisé comme preuve de livraison. Celui-ci pourra être remplacé par un message électronique dit « connaissement électronique », lorsqu'on fait recours à l'échange de données informatisées (EDI). Ce dernier présente aussi, en plus de preuve de livraison, le plein droit de réclamer la marchandise par l'acheteur au transporteur à son arrivée.

**2-9- Clause A9 : « le vendeur prend au charge la vérification de l'emballage » :**

Toute exigence émanant de l'acheteur envers le vendeur, à propos de la vérification et le marquage de la marchandise, doit être précisé clairement dans le contrat de vente. En effet, les Incoterms, conformément à l'article A9, stipulent que le vendeur doit payer toutes les dépenses encourues afin de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Cela signifie que le vendeur doit supporter tous les coûts inhérents aux opérations de vérification nécessaire pour que la marchandise soit prête à être livrée.

Toutefois, quant à l'emballage de celle-ci, le vendeur est seul responsable, il est tenu de fournir, à ses propres frais un emballage adéquat pour que la marchandise voyage dans de bonnes conditions, sauf s'il est d'usage dans la profession de fournir, sans emballage la marchandise décrit au contrat.

**2-10- Clause B9 : « inspection avant expédition » :**

Chaque opération d'importation nécessite une licence ou permis officiel d'importation, une inspection avant expédition (IAE) pourrait être exigée afin d'assurer la conformité de la marchandise au contrat de vente. Cette inspection est habituellement faite par un organisme indépendant et ordonnée par les autorités.<sup>12</sup>

L'opération d'inspection engendre des coûts souvent supporté par l'acheteur, conformément à la clause B6. Toutefois, les clauses contractuelles relatives à l'inspection de la marchandise stipulent que cette opération se fait généralement aux frais de l'acheteur, mais il peut également être prévu de faire supporter ces dépenses au vendeur, en totalité ou en partie, ou bien encore au seul cas où l'inspection relevait que la marchandise n'est pas conforme au contrat.

Réellement, IAE peut être prévue lorsque la législation du pays importateur l'exige et également quand les parties qui signent le contrat n'ont jamais eu affaire l'une avec l'autre et n'ont pas l'intention d'entretenir des relations futures. Donc on peut conclure que l'IAE est considérée comme un moyen d'échapper des fraudes maritimes.

**2-11- Clause A10 /B10 : « Autre obligation » :**

A10/B10 : Concerne l'obligation de dédouanement à l'export dans l'EXW et l'import dans tous les contrats, quel que soit l'incoterm attribué à l'acheteur et celle de dédouanement. Ceci

---

<sup>12</sup> M<sup>lle</sup> KORICHE OUAHIBA, BOUNOUAR KARIMA, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de licence en science économique, sous le thème l'adaptation des incoterms aux mutations de commerce international, université de Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, option : économie international, Promotion : 2006/2007

signifie que ce dernier doit accomplir toutes les formalités nécessaires au dédouanement à l'exportation, pour le transit et l'importation.

Par ailleurs, celui-ci peut avoir besoin du concours du vendeur dans le but d'obtenir certains documents ou message électroniques. Dans ce contexte, l'article A10 des incoterms stipule que : « le vendeur doit prêter, à l'acheteur, à la demande de ce dernier et à ses risques et frais. Toute assistance nécessaire pour obtenir tout document ou messages électroniques équivalant émis ou transmis dans le pays de livraison et /ou d'origine dont l'acheteur peut avoir besoin pour l'exportation et /ou l'importation de la marchandise... »

L'acheteur devra faire un remboursement de la totalité des dépenses que le vendeur a dû payés pour obtenir les documents et les données informatisé équivalant, exigés à l'import et l'export.

### **3- La nature juridique des incoterms :**

#### **3 -1-Présentation :**

Dans la présentation des éditions successives, on indique qu'une référence expresse doit figurer dans le contrat pour qu'il soit régi par incoterms. Ils constituent donc un contrat type qui ne règle pas toute les difficultés, la technique rédactionnelle ayant pris une forme contractuelle (pas impératifs).

Les incoterms participent à la constitution d'un corps d'usages codifiés du commerce International, une sorte de rédaction sommaire de coutume internationale (en matière de vente), ils sont donc partie prenante de *les mercatoria*.

On désigne par la *lex mercatoria* un corps de règles d'origines et contenus différents créées par la communauté marchande pour répondre aux besoins du commerce international. Elle est donc une source important du droit du commerce international (CI), non-étatique car elle a été créée par la communauté des marchands mais ce n'est pas la seule du CI.

C'est tellement vrai que l'on trouve dans la jurisprudence arbitrale, une utilisation des Incoterms par les arbitres comme élément d'interprétation du contrat qui y fait référence. L'arbitre préfère se référer aux Incoterms plutôt qu'au droit national.

Les Incoterms disposent d'une valeur juridique indiscutable, la convention de vienne 1980 portant « la loi uniforme sur la vente internationales » sans les citer leur fait une place tout à fait évidente « les parties sont présumées s'être référées aux usages du commerce international largement connus et régulièrement observés par les parties pour des contrat-type. », c'est bien une définition implicite des incoterms. Contrat-type devenus véritables usages du CI.

Au fil des éditions successives, quel est l'incoterm qui fait foi ? Aucune difficulté sous réserve que les parties aient stipulé l'édition à laquelle elles entendent se référer. Pour les dernières éditions, les incoterms ne constituent pas encore des usages du commerce international (ils ne sont que contrat –type).<sup>13</sup>

### **3-2-L'utilisation des incoterms en Algérie :**

Les Incoterms se répartissent en deux grandes catégories: les Incoterms multimodaux et les Incoterms maritimes.

Les opérateurs économiques activant dans le contexte algérien doivent être vigilants quant à l'utilisation des incoterms par les partenaires commerciaux et ce pour éviter la non-conformité à la réglementation locale et les préjudices financiers y découlant.

Selon la réglementation Algérienne, et particulièrement les dispositions des articles 194 et 197 de l'ordonnance N° 95-07 relative aux assurances, tout importateur qui veut assurer les marchandises ou les biens d'équipements importés par voie maritime (l'art 194) ou aérienne (l'art 197) doit souscrire une assurance auprès d'une compagnie d'assurance locale agréée en Algérie , ce qui signifie que les Incoterms CIF et CIP ne peuvent pas être utilisés, (sauf si l'assurance s'effectue au niveau d'une société d'assurance algérienne). Cependant, sont dispensés de ladite obligation conformément aux dispositions du décret exécutif N°95-412 du 09/12/1995 :<sup>14</sup>

- Les matériels et équipements importés sous le régime de l'admission temporaire,
- Les dons en nature,
- Les biens d'équipements financés par les institutions financières internationales et/ou régionales et lorsque la convention de financement met à la charge du vendeur les risques de transport jusqu'à destination.
- Les marchandises et biens d'équipements importés ayant bénéficié d'un financement dans le cadre d'une convention de crédit et lorsque compte –tenu de la spécialité de l'opération cette convention met à la charge du vendeur les risques de transport jusqu'à destination. Selon la note N°25-2000 du 02 avril 2000 de la Banque d'Algérie adressée aux banques et établissements financiers intermédiaires agréés, la

---

<sup>13</sup> <https://cours-de-droit.net/les-incoterms-a126609682/#:~:text=%262%20%E2%80%93%20la%20nature%20juridique%20des%20incoterms.&text=Les%20incoterms%20participent%20%C3%A0%20la,prenante%20de%20la%20lex%20mercatoria>. Consulté le 20/02/2021

<sup>14</sup> Mémoire en ligne, en master 2 science commerciale, YAHIAOUI Bahla et HADIBI Sabrina, « Optimisation des Opérations Import-Export et Douane : Cas de L'utilisation des RDE à L'IDD de Bejaia » Option : Commerce International et Logistique, Promotion : 2019/2020.

domiciliation des contrats de biens à l'importation ou à l'exportation conclu en incoterm EXWORKS doit être réduite au strict minimum. En cas de nécessité, il convient de solliciter l'accord préalable du contrôle des changes. Selon le courrier émanant de l'ABEF ( Association professionnelle des banques et des Etablissements Financiers) portant le N°479/DG/2019 du 30/09/2019 et faisant référence au courrier de cabinet du ministère des finances portant le N°189/CC/MF/2019 du 29/09/2019, de nouvelles mesures ont été mises en place relatives au règlement FOB (transport par voie maritime) des importations qui sont soumises aux dispositions suivantes :  
Recourir en priorité aux capacités nationales de transport maritime chaque fois qu'un tel choix est possible ;

- Importation dans le cadre de la revente en l'état : l'opération de domiciliation est faite sur la base de l'incoterm FOB uniquement.
- Importation en CFR/CPT dans le cadre des intrants et pour le fonctionnement : l'opération de domiciliation est autorisée et doit être faite sur les documents commerciaux au plus tard le 30/12/2019.
- L'utilisation de l'incoterm FOB devra être généralisée sur l'ensemble de nos importations au plus tard le 31/12/2019.

### **Conclusion :**

Les incoterms sont des outils définis par une convention internationale permettant à la fois de préciser et de simplifier les transactions d'ordre international, comme la vente internationale. Chaque terme précise clairement quelles sont les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Ce chapitre nous a permis d'exposer les changements portés aux incoterms d'après leur historique jusqu'à arriver aux nouveaux termes de 2020.

Les nouveaux Incoterms prennent en compte la dématérialisation des documents et autorisent donc clairement que tout document peut être un dossier ou une procédure électronique équivalente. Les évolutions des techniques de transport (conteneurisation, groupage, transport multimodal, etc.) sont également incorporées.

Les incoterms ne revêtent aucun caractère obligatoire, car chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin.



## **Chapitre II : configuration des incoterms.**

## **Chapitre II : configuration des incoterms.**

### **Introduction :**

Les incoterms ont été élaborés dans le but de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce international. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale. Ils concernent essentiellement les obligations des parties prenantes à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

Dans ce deuxième chapitre nous allons tenter de présenter la classification des différents incoterms qui sont classés selon trois critères : en fonction du risque, par mode de transport et par groupe. Ensuite la signification de chaque terme commercial (signification des incoterms 2020), puis on va illustrer d'une manière précise les obligations des différentes parties d'un contrat de vente ainsi que les avantages et inconvénients des incoterms. Par ailleurs, nous allons démontrer les critères du choix d'un incoterms d'une manière détaillée. Enfin on va déterminer les limites et les avantages des incoterms d'une manière générale.

### **Section 01 : Classification des incoterms :**

#### **I-Classement des incoterms :**

Les incoterms sont classés selon plusieurs critères : selon type de vente (risque), mode de transport et par groupe.

##### **1-Le classement en fonction du risque (type de vente) :**

Une première distinction portant sur les risques, permet de placer les opérations en<sup>15</sup> :

- ❖ « *Vente au départ* », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
- ❖ « *Vente à l'arrivée* », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls du vendeur.

Sur les 11 incoterms :

- Huit sont des incoterms de « *vente au départ* » : (***EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP***).
- Trois sont des incoterms de « *vente à l'arrivée* » : (***DAP, DPU et DDP***).

---

<sup>15</sup> J.BELOTTI, « *Le transport international de marchandises* », VUIBERT, PARIS, 1992, P82.

## 2-Le classement par modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms<sup>16</sup> :

- ❖ « *Maritimes* », donc exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port.
- ❖ « *Tous modes de transport* » aérien, terrestre, maritime, dès lors que le contrat de vente est assuré par le transport multimodal.

Sur les onze incoterms :

- Quatre sont des incoterms exclusivement maritimes : (*FAS, FOB, CFR, CIF*).
- Sept sont des incoterms tout mode de transport : (*EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP*).

**Tableau 3: Classification des incoterms selon les modes de transport**

Famille	Incoterms
Tout mode de transport	EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP.
Transport maritime ou fluvial	<i>FAS, FOB, CFR, CIF.</i>

Source : élaborer par nous-mêmes d'après plusieurs sources.

**3-Classement par Groupe :** Les 11 incoterms sont répartis en quatre groupes, présentés comme suite :

**Tableau 4:Les groupes d'incoterms**

Groupe	Incoterms
Groupe E	EXW
Groupe F	FCA, FAS, FOB
Groupe C	CFR, CIF, CPT, CIP
Groupe D	DAP, DPU, DDP

Source : élaborer par nous-même d'après plusieurs sources.

Ce tableau résume d'une manière générale la répartition des incoterms par groupe. Alors on a peut déduire, que les incoterms sont réparties en quatre groupes présenté comme suit :

Groupe E : signifie que, le vendeur ne prend aucun élément logistique à sa charge sauf l'emballage à l'export. Ce groupe est composé d'un seule incoterm qui le EXW.

<sup>16</sup> J.BELOTTI, op.cit, P82.

Groupes F : Le vendeur remet la marchandise à un transporteur désigné, mais ne s'acquitte pas des frais liés au transport principal. Ce groupe contient trois incoterms : FCA, FAS, FOB

Groupes C : Le vendeur doit supporter certains frais après le point de transfert des risques. Cette répartition prend en compte 4 incoterms : CFR, CIF, CPT, CIP

Groupes D : Le vendeur assume les coûts et risques qu'entraîne le point de transfert des risques. Ce dernier est composé de 3 incoterms : DAP, DPU, DDP

## **II-Analyse détaillée des incoterms 2020 :**

### **1-Groupe E :**

Dans ce groupe nous retrouvons qu'un seul incoterm, il s'agit de « **EXW = EX Works – à l'usine** » (lieu convenu-départ usine) :

Ce terme signifie que le vendeur livre lorsqu'il met la marchandise à la disposition de l'acheteur dans les locaux du vendeur, ou à un autre en droit désigné (usine, entrepôt, etc...). Le vendeur n'a pas besoin de charger les marchandises sur un véhicule de collecte, ni de dédouaner les marchandises pour l'exportation, lorsque ce dédouanement est applicable. Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur.<sup>17</sup>

Les obligations des parties prenantes sont comme suit :

**Vendeur** : doit mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur dans ses locaux ou en un lieu convenu à une date définie à l'avance, sans la dédouaner ni la charger sur le véhicule fourni par l'acheteur.

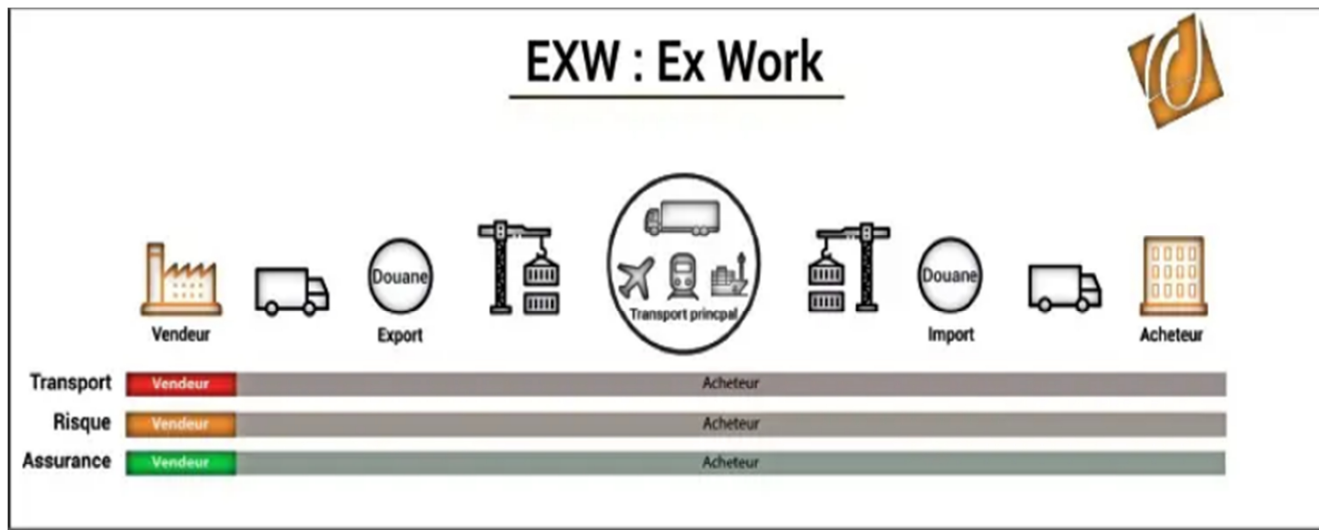
**Acheteur** : prendre livraison chez le vendeur ou au lieu convenu, charger sur son moyen de transport et effectuer le dédouanement export (s'il y a lieu). Ici l'acheteur supporte tous les coûts de transport, de douane ainsi que les risques jusqu'à destination finale.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL> consulté le 28 /01 /2021

<sup>18</sup> : <http://asianews.chez.com/transport.htm>, consulté le 26/11/2020

**Figure 6: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm EXW**



Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

Ce terme a l'avantage que la marchandise est simplement mise à disposition chez le vendeur pour enlèvement par l'acheteur. Pour l'exportateur, cet incoterm c'est le minimum d'exigence et il donne lieu à une externalisation de la logistique (faire appel à un ou des prestataires logistiques qui prendront en charge l'ensemble des opérations logistiques, de la gestion des stocks à la préparation et l'envoi de vos commandes).

Par contre EXW, présente un certain nombre inconvénients :

- Peut paraître anti commercial aux yeux de l'acheteur. Dans certain secteur cas le vendeur n'a pas le contrôle de l'expédition de la marchandise, autrement dit, la date du départ de la marchandise peut créer des problèmes de stockages pour certaines marchandises<sup>19</sup>.
- Le vendeur endosse toute la responsabilité sur la marchandise tant qu'elle reste dans ses stocks, ainsi que tous les frais de stockage et d'assurance sur la marchandise.
- EXW n'est pas trop facile à utiliser avec un CREDOC (crédit documentaire). Certains pays interdisent à leurs banques locales de faire des transferts de fonds vers le pays de l'exportateur, si elles n'ont pas le document de transport prouvant l'expédition.
- Avec EXW, c'est l'acheteur ou son représentant qui gère la procédure de dédouanement export.
- Il n'y a aucune preuve de départ de la marchandise. Cet incoterm est donc à éviter à l'international, ou à utiliser uniquement si le paiement a été fait à l'avance.

<sup>19</sup> <http://asianews.chez.com/transport.htm>, consulté le 26/11 /2020

## **2-Le groupe " F " = FREE ou FRANCO :**

En vertu des incoterms du groupe F, le vendeur doit pourvoir le transport de marchandise dans son pays et en assumer les frais jusqu'à l'endroit que lui désigne l'acheteur et les remettre au transporteur. De plus, il doit s'occuper des procédures de dédouanement à l'exportation.

### **2-1- FCA= FREE CARRIER (lieu convenu) :**

Transfert du risque, chargement et dédouanement export chez le transporteur ou le commissionnaire de transport (est un intermédiaire qui réalise les formalités aux douanes lors du transport de marchandise) désignés par l'acheteur (dans un lieu quelconque du pays d'origine).

Les formalités douanières (sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou exportation) et frais d'exportation sont à la charge du vendeur.

L'acheteur paye le transport jusqu'à ses locaux, effectue les formalités à l'import et supporte les droits et taxes liés.

Les obligations sont réparties comme suit :

- **Vendeur** : si la livraison s'effectue dans les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui fait le chargement de la marchandise emballée convenablement sur le véhicule fourni par l'acheteur. Le dédouanement export est à la charge du vendeur.
- **Acheteur**

L'incoterm FCA peut être utilisé pour tout mode de transport, c'est l'acheteur qui choisit le mode de transport et le transporteur et le paye. Le vendeur remplit ses obligations lorsqu'il délivre les marchandises entre les mains du transporteur désigné par l'acheteur au point convenu dans l'incoterm. Le transfert des frais et des risques intervient au moment où ce transporteur prend en charge la marchandise.

Si le lieu convenu est les locaux du vendeur, la livraison est effectuée lorsque les marchandises sont chargées sur le véhicule fourni par le transporteur nommé par l'acheteur.<sup>20</sup>

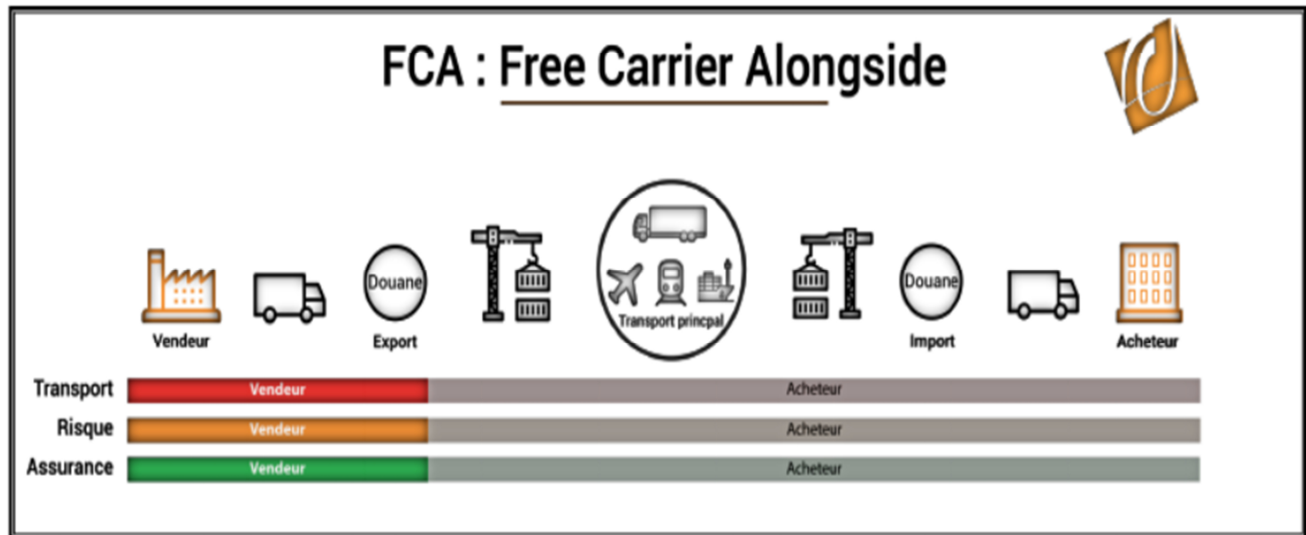
Si le lieu convenu n'est pas les locaux du vendeur, la livraison est effectuée lorsque la marchandise est mise à disposition du transporteur nommée par l'acheteur sur le véhicule du vendeur non déchargé.

---

<sup>20</sup> HADDAD.S (et collectif), les incoterms 2000, édition pages bleues, Algérie, 2009, P31

Le vendeur est responsable, à ses risques et frais, de fournir à l'acheteur tous les autorisations nécessaires à l'exportation des marchandises.<sup>21</sup>

**Figure 7: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm FCA**



Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

FCA donne lieu à plusieurs avantages :

- Meilleure visibilité pour l'acheteur. Il peut anticiper le coût du fret ainsi que celui du post acheminement.
- L'exportateur a le contrôle sur les procédures en douane, il peut récupérer les papiers à tout moment.
- L'exportateur a un contrôle sur la marchandise, il a des documents qui prouvent qu'il a expédié la marchandise (Connaissance, lettre de transport aérien qui est abrégé en LTA...). Il pourra donc facturer.
- Permet de prouver l'exportation réelle, contrairement à l'EXW.

Par contre, il présente les inconvénients suivants :

- Le point FCA doit être précisé ; ex : FCA Alger (+ idéalement préciser le transitaire)
- Pour certains acheteurs, c'est une offre insuffisante car elle laisse nombre de tâches non organisées : le transport, l'assurance....

<sup>21</sup><https://www.tdcorrige.com/doc/1457.doc>, consulté le 28/11/2020

- Le vendeur n'organise pas le transport, et ça peut être un inconvénient sur certains produits (ex. : les denrées périssables). Si les denrées s'abîment pendant le voyage, c'est un mauvais coup pour le vendeur, le but étant de fournir des marchandises en bon état aux clients. Si les produits nécessitent beaucoup d'attention, privilégier la classe « C », ou mieux, prendre du « D ».

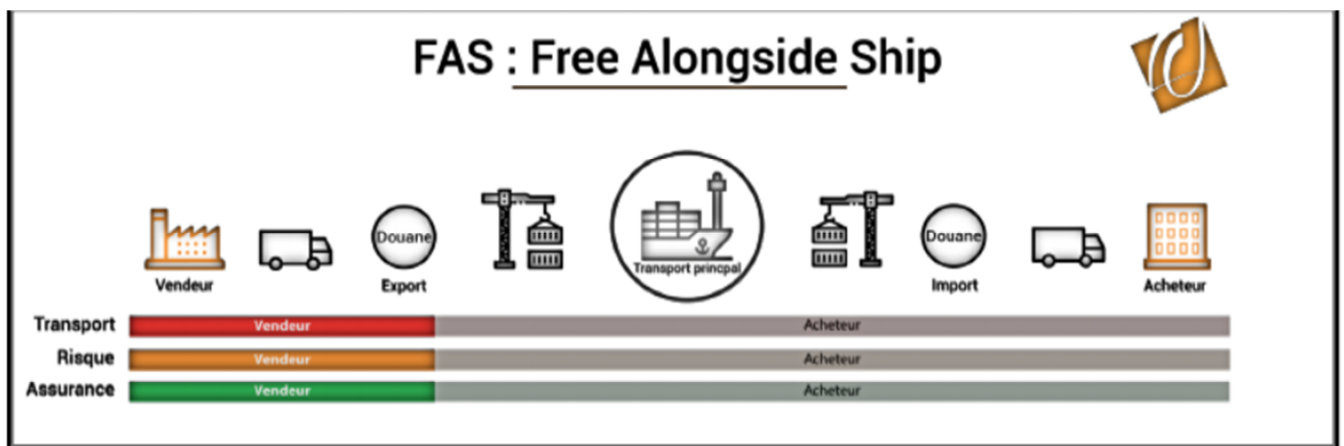
### 2-2- Incoterm FAS: Free along Side Ship ou Franco le long du navir:

On utilise l'incoterm FAS uniquement pour le transport fluvial ou maritime, autrement, il n'est pas valide pour les autres modes de transport.

FAS signifie que le vendeur a rempli ses obligations lorsqu'il a livré les marchandises au port d'embarquement du transport principal qu'aura choisi l'acheteur. Il dépose les marchandises le long du navire, sur le quai ou sur des barges (sont des types des bateaux à fond plat, et faible tirant d'eau), selon les usages du port. A partir de ce moment, l'acheteur assume tous les frais et risques.

L'emploi de cet incoterm peut s'avérer risqué pour le vendeur, car il peut devoir assumer des coûts élevés de stockage en attendant que les marchandises soient chargées sur le navire. Il est donc capital pour le vendeur de fixer à l'avance avec l'acheteur et d'inclure dans le contrat de vente les dates et les lieux de livraison.

**Figure 8: Répartitions des charges dans l'incoterm FAS**



Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

### 2-3- Incoterm FOB: Free On Board ou Franco Bord:

Tout comme le précédent, l'incoterm FOB n'est utilisé que pour le transport fluvial et maritime, il signifie que le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu. Cependant, alors qu'en vertu du FAS il doit simplement décharger les marchandises

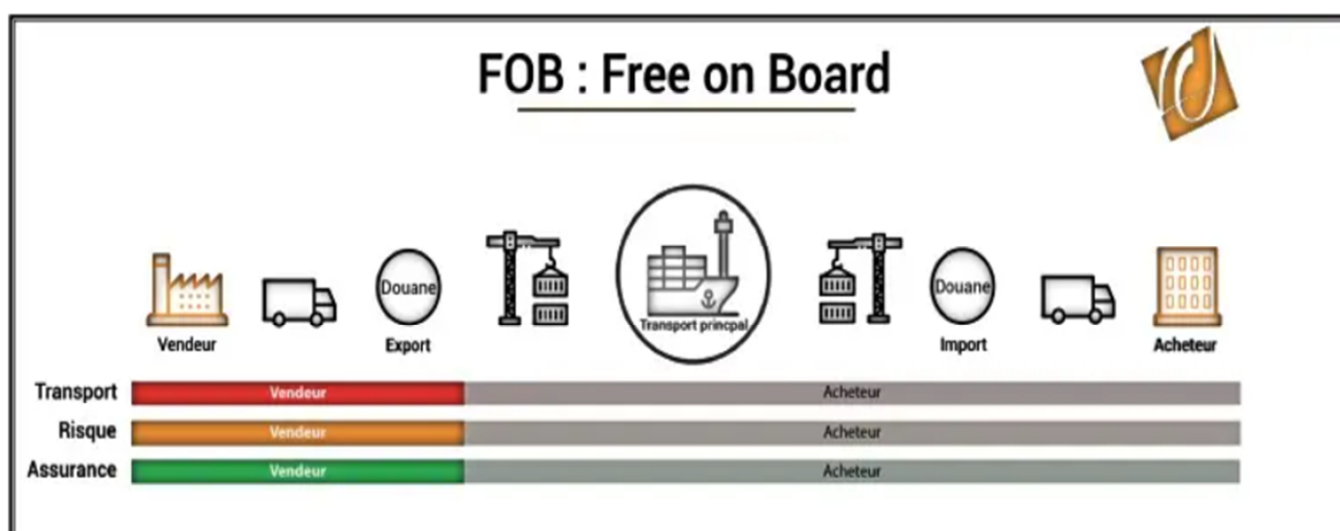
le long du bateau, le vendeur doit ici les charger sur le navire désigné comme transporteur principale par l'acheteur, et ce selon les usages en vigueur dans le port d'embarquement convenu, les formalités d'exportation incombent au vendeur.

Autrement dit, tous les frais relatifs au transport, au dédouanement et au chargement des marchandises s'effectuant dans le pays du vendeur sont à la charge du vendeur, tandis que tous les autres frais seront assumés par l'acheteur. L'acheteur choisit donc le transport maritime et paie le fret. Le transfert des frais et des risques du vendeur vers l'acheteur s'effectue au port d'origine, lorsque les marchandises passent sur le pont d'un navire.<sup>22</sup>

Remarque :

Cet Incoterm est purement maritime. Il est très utilisé en commerce international, car c'est l'incoterm qui répond aux exigences les plus strictes des pays d'importation. En effet, avec un FOB, on est sûr que la marchandise est chargée à bord du navire.

**Figure 9: Répartitions des charges dans l'incoterm FOB**



Source: <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterm-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

Parmi les inconvénients du FOB, nous citons. C'est l'acheteur qui choisit la compagnie maritime. S'il existe une relation de confiance entre le vendeur et l'acheteur, tout va bien. Dans le cas contraire, si l'acheteur n'est pas très fiable, il risque de donner une information tardive qui pourrait bloquer le contrat. Afin d'éviter cela, il vaudrait mieux ajouter au contrat une clause du type : « si / x jours avant la date limite d'expédition, l'acheteur n'a pas fourni

<sup>22</sup> : HADDAD.S (et collectif), les incoterms 2000, édition pages bleues, Algérie, 2009, P31.

les documents de transport, la marchandise partira à ses frais et risques, soit le contrat devient FCA dans le port de départ ».

Il y a des entreprises qui travaillent en FOB, car des commerciaux disent aux clients qu'ils vont négocier le contrat de transport : ils organiseront le transport pour l'acheteur.

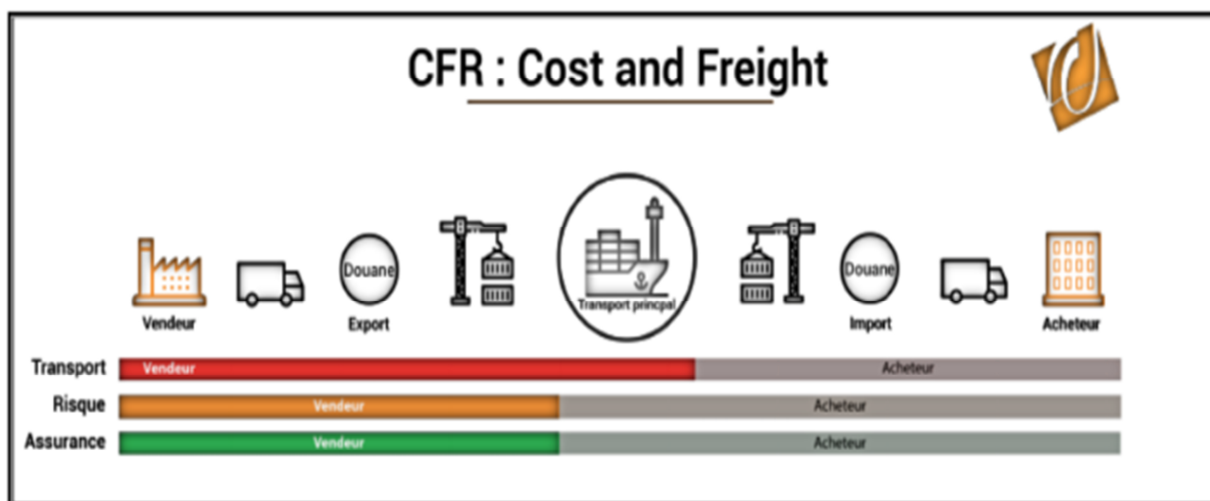
### 3-Les incoterms du groupe C (CFR, CIF, CPT et CIP)

En vertu les incoterms du groupe C, le vendeur organise et paie le transport principal des marchandises, mais sans en assumer les risques durant le voyage. Autrement dit, les risques de perte ou de dommage de marchandises sont transférés du vendeur à l'acheteur quand la marchandise est remise au transporteur.

#### 3-1- Incoterm CFR: Cost and freight, coût et fret.

On utilise l'incoterm CFR uniquement pour le transport fluvial ou maritime, il signifie que le vendeur choisit le navire et paie le fret maritime jusqu'au port convenu et effectue le chargement sur navire ainsi que les formalités douanières d'exportation. Les risques de perte ou de dommages liés aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement. Le point de transfère de risque est donc le même qu'en FOB.<sup>23</sup>

**Figure 10: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm CFR**



Source: <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

<sup>23</sup> NADJI JAMMAL, Commerce international, paris, P231

### 3-2- CPT = Carriage Paid To – Port Payé jusqu'à :

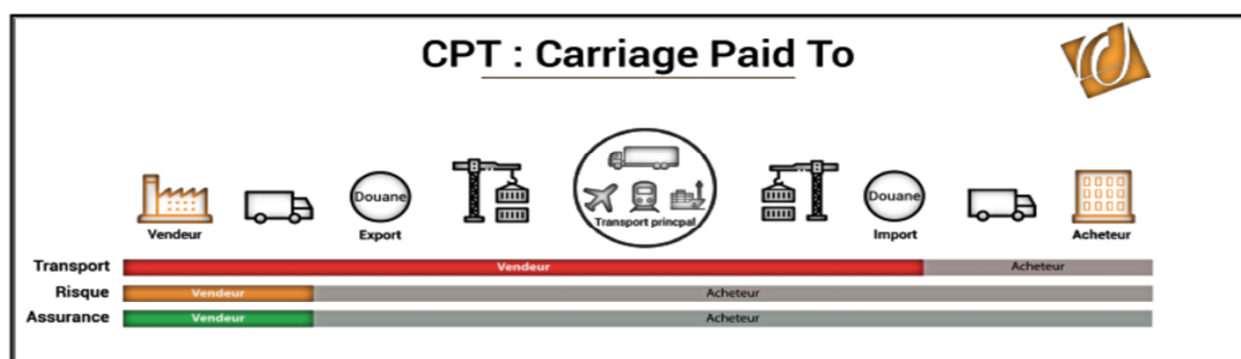
« Port payé à » signifie que le vendeur livre les marchandises au transporteur ou à une autre personne désignée par le vendeur à un endroit convenu (si un tel endroit est convenu entre parties) et que le vendeur doit contracter et payer les frais de transport nécessaires pour amener les marchandises au lieu de destination convenu.

Les obligations sont réparties comme suit :

**Vendeur** : mettre la marchandise à la disposition du transporteur qu'il a choisi ; payer le transport jusqu'au lieu de destination convenu ; dédouaner la marchandise à l'export.

**Acheteur** : accepter la livraison lorsque celle-ci a eu lieu et réceptionner la marchandise auprès du transporteur au lieu convenu.

Figure 11: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm CPT



Source: <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

### 3-3- CIF = Cost, Insurance, Freight – Coût, Assurance et Fret

Le CIF maritime se distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP.

Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de 10 %.<sup>24</sup>

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

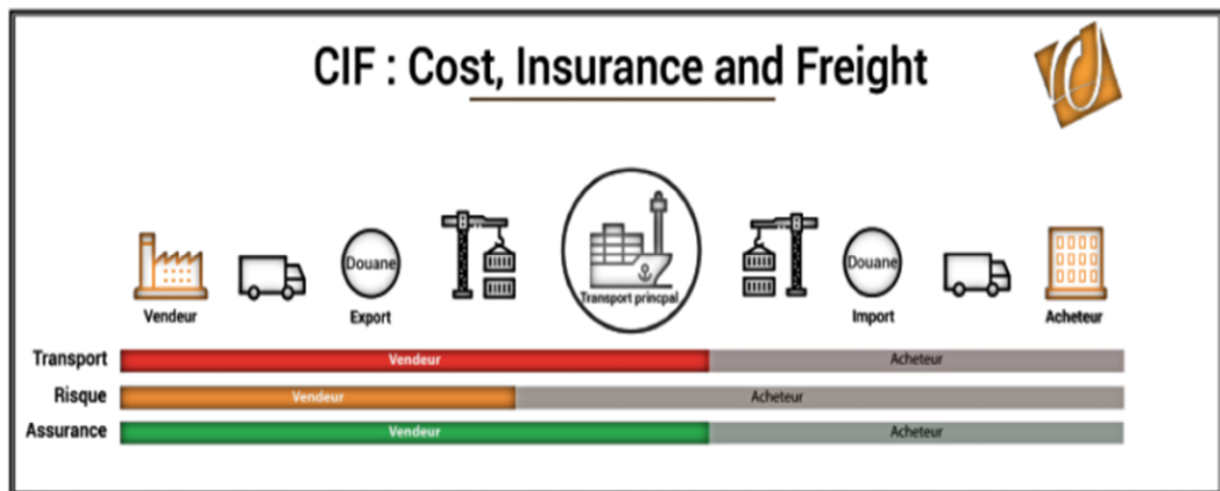
Les parties prenantes ont les obligations suivantes :

<sup>24</sup> : [https://www.douane.gouv.fr/les-nouvelles-regles-incotermsr-2020-et-la-valeur-en-douane#:~:text=Le%20DPU%20remplace%20le%20DAT,convenu%20\(terminal%20ou%20autre\).consulté le 20/01/2021](https://www.douane.gouv.fr/les-nouvelles-regles-incotermsr-2020-et-la-valeur-en-douane#:~:text=Le%20DPU%20remplace%20le%20DAT,convenu%20(terminal%20ou%20autre).consulté%20le%2020/01/2021)

**Vendeur** : mettre la marchandise à la disposition du transporteur qu'il a choisi ; payer le transport jusqu'au lieu de destination convenu ; dédouaner la marchandise à l'export.

**Acheteur** : accepter la livraison lorsque celle-ci a eu lieu et réceptionner la marchandise auprès du transporteur au lieu convenu.

**Figure 12: Présentation des charges de l'importateur et l'exportateur de l'incoterm CIF**

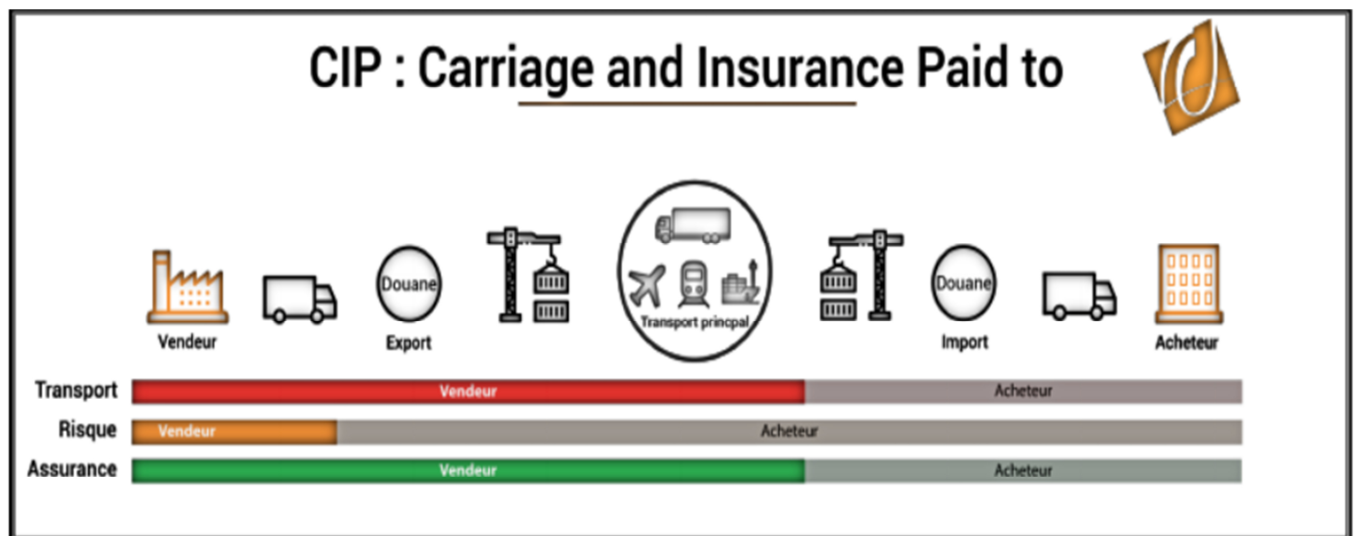


Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

### 3-4- Incoterm CIP: Carriage and Insurance Paid to - Port Payé, Assurance Comprise:

L'incoterm CIP est valable pour tout mode de transport, il signifie que le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est également le vendeur qui payera l'assurance transport, le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise de la marchandise au premier transporteur. Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur, le vendeur a de plus l'obligation de fournir une assurance transport contre les risque d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport. Cette assurance doit être souscrite afin que l'acheteur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la marchandise soient en droit de présenter directement sa réclamation à l'assureur. La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur seront transmises à la partie désignée dans le contrat.

**Figure 13: Présentation des charges de l'importateur et l'exportateur de l'incoterm CIP**



Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

Les Incoterms du groupe C présente les inconvénients suivants :

Ils exposent généralement les acheteurs à des coûts gonflés, parce que le vendeur assume les responsabilités de payer le fret et les frais d'assurance. Ceci est un inconvénient pour l'importateur, surtout si l'exportateur choisit de citer le chiffre final, sans en détailler les différentes entrées pour le fret et l'assurance. L'exportateur est aussi exposé au risque de fluctuation des devises dans le cas de retard dans la livraison.

De plus, les marchandises importées par l'acheteur peuvent subir des retards, dans ce cas les incoterms peuvent ne pas couvrir le transfert de titre ou de propriété.<sup>25</sup>

#### **4- Les incoterms du groupe D (DAP, DPU et DDP) :**

S'agissant des règles incoterms D, la livraison étant effectuée dans le pays de destination, le transfert des risques intervient dans celui-ci.

En vertu des incoterms du groupe D, le vendeur organise et paie le transport des marchandises et assume aussi les risques de perte et de dommages des marchandises.

##### **4-1 DAP : Delivered at Place - Rendu au lieu de destination:**

Avec l'incoterm « Rendu au lieu de destination », la livraison et le transfert de risques ont lieu dans le pays de destination. Le lieu de livraison est le même que le lieu de destination.

<sup>25</sup> : <https://siam-shipping.fr/infos-logistique/les-incoterms/>; publié le 26 Septembre 2019 ; consulté le 26/11/2020.

Le vendeur livre les marchandises à l'acheteur en les mettant à sa disposition sur le moyen de transport arrivant, prêtes à être déchargées, au lieu de destination convenu ou à l'endroit convenu au lieu de destination désigné s'il en a été convenu ainsi.

Le vendeur assume tous les risques liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination convenu.

L'incoterm DAP suppose les obligations suivantes :

**Acheteur :**

- Prendre livraison de la marchandise
- Accomplir les formalités douanières à l'importation.
- Payer tous les coûts relatifs aux marchandises à partir du moment où elles sont livrées (Les couts de déchargement pour prendre livraison des marchandises, droits et taxes et autres coûts relatifs au dédouanement à l'importation).

**Vendeur :**

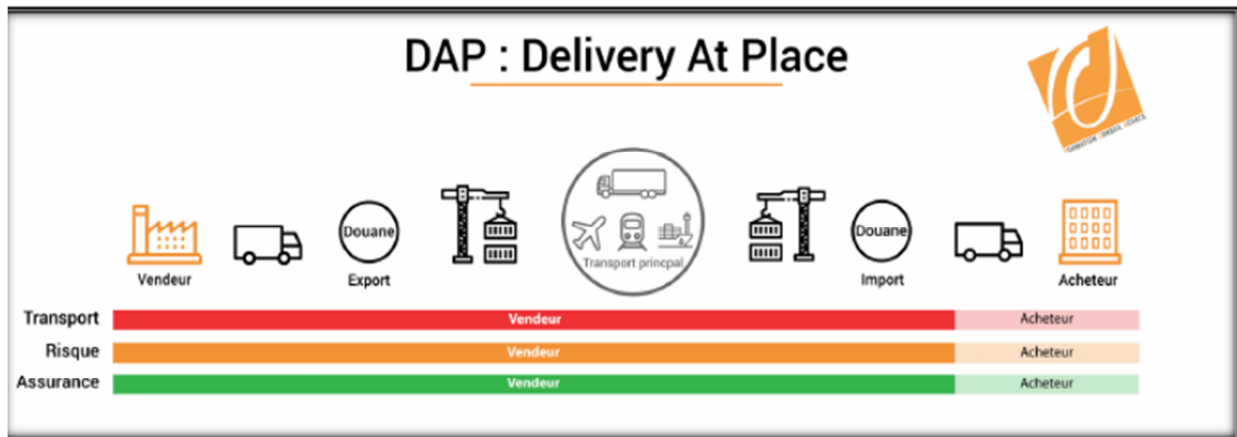
- Mettre la marchandise à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu sur le moyen de transport d'approche prêt pour le déchargement ;
- Accomplir les formalités douanières de dédouanement lors de transit à l'exportation.
- Vérifier, marquer et emballer les marchandises (si nécessaire en fonction de type de marchandise).
- Supporter les frais de transport jusqu'au lieu de destination désigné.
- Payer tous les coûts relatifs aux marchandises jusqu'au moment où elles arrivent à destination :(emballage ,transport incluant ,les frais de chargement , coûts d'assurance liés au transport , droits et taxes et autre coûts relatifs au dédouanement à l'exportation et au transit, frais de chargement au lieu de destination désigné).<sup>26</sup>

Cet incoterm est fréquent. Il permet au vendeur de maîtriser la chaîne logistique.

---

<sup>26</sup> : [https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet\\_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value](https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value) , publier le 23/07/2020; consulté le 17 /01 /2021

**Figure 14: Répartition des frais, risque et assurance par les deux parties de l'incoterm DAP**



Source : <https://www.scribd.com/document/478327619/Memoire-Incoterms-2020-BTS-COMMERCE-INTERNATIONAL>

#### **4-2- DPU : Delivered at Place Unloaded - (Rendu au lieu de destination déchargé) :**

L'Incoterm DPU 2020 remplace l'Incoterm DAT 2010. La différence avec l'ancien Incoterm DAT 2010 (Delivered At terminal – Rendu au terminal) est que le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas seulement un « terminal ». Toutefois, si ce lieu de livraison/destination ne se trouve pas dans un « terminal », le vendeur doit s'assurer que le lieu où il prévoit de livrer les marchandises est un lieu où il lui sera possible de décharger les marchandises.<sup>27</sup>

Avec ce nouvel Incoterm 2020, le vendeur livre les marchandises à l'acheteur, au lieu de destination désigné, déchargées du moyen de transport arrivant à destination. Le lieu de livraison et par conséquent le point de transfert des risques correspondent au lieu de destination.

Le vendeur assure tous les risques de perte et de dommages que les marchandises peuvent subir jusqu'à ce qu'elles soient livrées au lieu de destination convenu, soit jusqu'après leur déchargement. La règle DPU est la seule règle Incoterm qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination.<sup>28</sup>

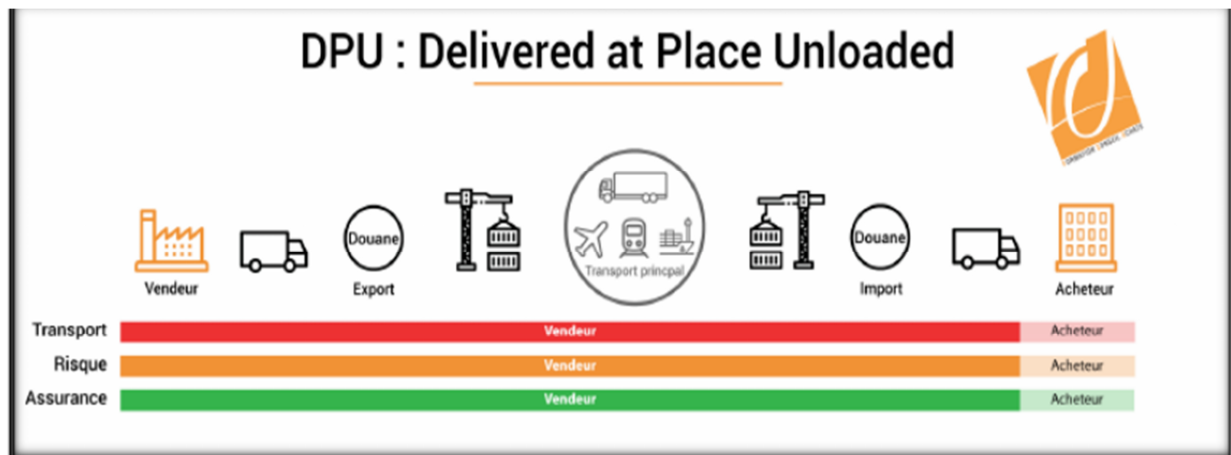
<sup>27</sup> <https://www.douane.gouv.fr/les-nouvelles-regles-incotermsr-2020-et-la-valeur-en-douane>, consulté le 11/01/2021

**Tableau 5: La répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur de l'incoterm DDP**

Obligation	
Acheteur	Vendeur
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Prendre la livraison des marchandises au lieu de destination convenu.</li> <li>– Aucune obligation vis-vis du vendeur de conclure un contrat d'assurance.</li> <li>– Payer tous les coûts relatifs aux marchandises à partir du moment où elles sont livrées.</li> </ul> <p>Déchargement au lieu de destination.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Livrer les marchandises en les remettants à l'acheteur et les déchargées au lieu de destination convenu.</li> <li>– Vérifier, marquer et emballer les marchandises (si nécessaire en fonction de type de marchandise).</li> <li>– Aucune obligation vis-à-vis de l'acheteur de conclure un contrat d'assurance.</li> <li>– Accomplir les formalités douanières à l'importation.</li> </ul> <p>Payer tous les coûts relatifs aux marchandises jusqu'au moment où elles arrivent à destination.</p>

Source : [https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet\\_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value](https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value)

**Figure 15: Les risques et les coûts à la charge des deux parties liés à l'incoterm DDP**



Source: Incoterms2020, chamber de commerce international (CCI), <http://iccbo-org>

#### 4-3 L'incoterm DDP : Delivered Duty Paid - rendu droits acquittés.

À l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes

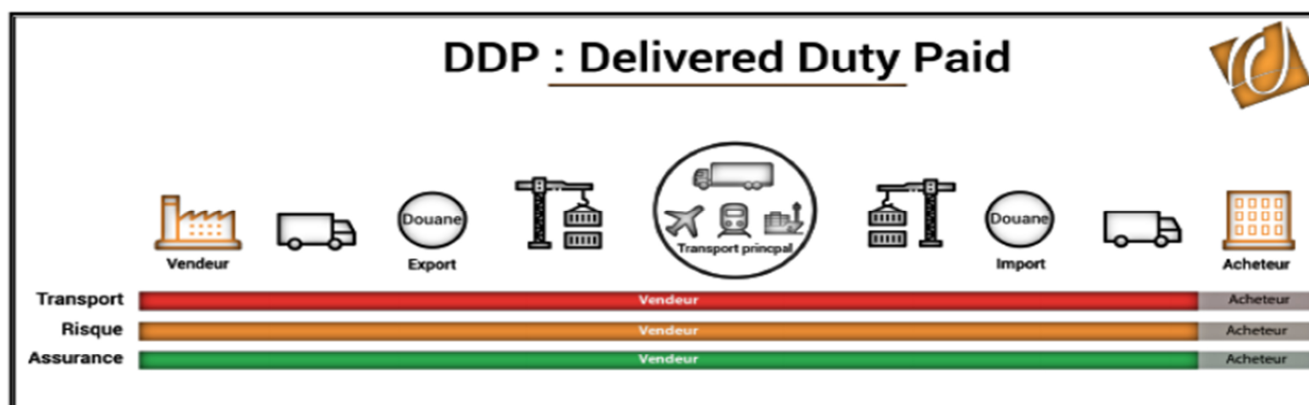
exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur, lorsque les marchandises sont prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu. Le déchargement incombe, en frais et risques, à l'acheteur<sup>29</sup>.

L'incoterm DDP est valable pour tout mode de transport, c'est le vendeur qui s'occupe de toutes les opérations liées au transport (assurance, transport, formalités douanières et acheminement jusqu'à destination) jusqu'à livraison chez l'acheteur, ou sur site.

Sauf stipulation contraire, le déchargement au lieu de destination convenu est à la charge de l'acheteur, si les parties souhaitent exclure des obligations du vendeur le paiement de certains frais payables du fait de l'importation de la marchandise, il faudra le spécifier. Par exemple : rendu droit acquittés, TVA non acquitté (DDP, TVA plaid).<sup>30</sup>

On peut dire d'une manière simple que l'incoterm DDP, prévoit que le vendeur supporte tous les frais et risques jusqu'à ce que la marchandise soit livrée dédouanée à l'importation avec paiement de tous les droits et taxes en bon état non-déchargée.<sup>31</sup>

**Figure 16: Les risque et les couts à la charge de deux parties lies à l'incoterms DDP**



Source :Incoterms2020,chambre de commerce internationale(CCI) ,voir :<http://iccbo-org/> voir aussi :[www :trasport-export.net](http://www.trasport-export.net)(Edition ,formation ,E-learning, conseil).

<sup>29</sup> Zourdani Safia, Le financement des opérations du commerce extérieur, cas : de la BNA, mémoire de magistère en Sciences économique, option : monnaie finance banque, université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2012, p 71

<sup>30</sup> : HADDAD.S (et collectif), op.cit., P44.

<sup>31</sup> [https://www.awex-export.be/fr/guide-a-l-export/les-risques-a-l-export-la-livraison-des-marchandises-et-le-choix-du-bon-incoterm/incoterms-2020-cci-une-evolution-plus-qu-une-revolution\\_consulté](https://www.awex-export.be/fr/guide-a-l-export/les-risques-a-l-export-la-livraison-des-marchandises-et-le-choix-du-bon-incoterm/incoterms-2020-cci-une-evolution-plus-qu-une-revolution_consulté) Le 20/01 /2021

**Tableau 6: La répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur de l'incoterm DDP**

Obligations	
Acheteur	Vendeur
- prendre livraison de la marchandise.	- mettre la marchandise à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu - supporter les frais de transport jusqu'au lieu de destination convenu ; - effectuer, le cas échéant, les formalités douanières et celles relatives à la sûreté à l'exportation, ainsi que les formalités douanières à l'importation.

Source : [https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfinfisconet\\_private/fiscaldiscipline/customs/administrative-directives/customs-value](https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfinfisconet_private/fiscaldiscipline/customs/administrative-directives/customs-value), publié le 23/7/2020; consulté le 17/01/2021

Cet incoterm est à éviter car le vendeur doit accomplir les formalités d'importation et à utiliser uniquement entre un groupe et ses filiales.

Pour bien comprendre le contenu de cette section, nous avons élaboré une synthèse présentée sous forme de tableau suivant :

**Tableau 7: Tableau synoptique de la répartition des frais par incoterm 2020**

INCOTE RMS	Signification	Type Transport	Emballage	Chargement au départ (usine ou entrepôt)	Dédouanement Export	Préacheminement vers un lieu de départ	Déchargement d'un moyen de transport principal	Transport principal	Assurance de transport	Déchargement du moyen de transport principal	Poste acheminement vers le lieu d'arrivée	Dédouanement import
EXW EX Works	A l'usine	Q	V	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FCA Free Carrier	Franco transporteur	Q	V	V	V	V/A	A	A	A	A	A	A
FAS Free Alongside Ship	Franco le long du navire)	M	V	V	V	V	A	A	A	A	A	A
FOB Free On Board	Franco à bord	M	V	V	V	V	V	A	A	A	A	A
CPT Carriage Paid To	Port payé jusqu'à	M	V	V	V	V	V	V	V	V/A	A	A
CIP Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise jusqu'à	M	V	V	V	V	V	V	A	V/A	A	A
CFR Cost and Freight	Coût et fret	Q	V	V	V	V	V	V	V	V/A	A	A
CIF Cost, Insurance and Freight	Coût, assurance et fret	Q	V	V	V	V	V	V	V	V/A	A	A
DAP (Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	Q	V	V	V	V	V	V	V	A	V	A
DPU (Delivered at Place Unloaded	Rendu au lieu de destination déchargé	Q	V	V	V	V	V	V	V	V	V	A
DDP Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	Q	V	V	V	V	V	V	V	A	V	V

Source : [https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet\\_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value/e973ee4f-ce4...](https://gcloudbelgium.sharepoint.com/sites/minfin-fisconet_private/fiscal-discipline/customs/administrative-directives/customs-value/e973ee4f-ce4...) publié le 23 /07 /2020, consulté le 17 /01 /2020

Q : quel que soit le mode de transport.

M : transport maritime ou fluvial.

V : frais à la charge du vendeur.

A : frais à la charge de l'acheteur.

## **Section02 : Critères du choix, avantages et limites des incoterms**

### **I-Critères du choix d'un incoterms**

L'acheteur lors d'une opération d'importation n'utilise pas l'incoterm selon la préférence mais selon le mieux approprié à son produit importé.

Comme les incoterms sont de nature facultative, le responsable d'une entreprise est totalement libre de choisir ses contraintes juridiques internationales. Donc, ce choix devra s'appuyer sur une solution qui va lui assurer une gestion optimale (humaine et technique) de ses échanges effectués. Mais, Il devra aussi l'adapté aux points suivant :

- l'évolution de ses importations.
- le niveau de compétence acquise au sein de l'entreprise.
- Les obligations éventuelles que ses partenaires internationaux pourraient lui imposer.

Toutefois, avant d'effectuer le choix d'un incoterm, il faut d'abord prendre en considération les critères suivants :

- Les frais de transport, assurance, douane et taxes avancés par les fournisseurs sont tout naturellement répercutés sur les prix de vente...

Le choix de l'incoterm influence sur : le choix d'un emballage, le mode de transport, assurance, financement, le dédouanement et le calcul du prix de revient de produit importé.

Alors, les critères qu'on a cités auparavant, donnent lieu à des avantages et des inconvénients

De chaque moyen mis en œuvre par l'importateur. Ces derniers présentés comme suit :

#### **1-La compatibilité de l'incoterm avec l'emballage :**

D'après ce qu'on a vu dans la section précédente que l'emballage des marchandises pour le transport international est toujours à la charge du vendeur quel que soit l'incoterm choisi, sauf usage contraire de la profession (voir tableau synoptique de la répartition des frais et des couts 2020). L'emballage de marchandise vendu doit être adéquat. Dans le cas où l'acheteur exige un emballage plus élaboré, le vendeur a le droit de répercuter le surcoût sur son prix de vente.

#### **2-La compatibilité de l'incoterm choisi avec le mode de transport :**

Avant de passer à l'élaboration de choix d'incoterm approprié, l'importateur doit d'abord définir le mode de transport qu'il compte utiliser pour acheminer sa marchandise. Cette opération nécessite de la part de l'importateur une bonne compréhension des caractéristiques

du produit à importer(les délais de livraison, le coût de transport et les autres avantages et inconvénients de chaque mode de transports).<sup>32</sup>

L'acheteur doit informer le vendeur du mode de transport qui sera utilisé si c'est à lui la responsabilité d'organiser le transport.

### **3-La compatibilité de l'incoterm avec le contrat d'assurance :**

Le choix de l'incoterm n'affranchit pas l'importateur de couvrir les marchandises importées par une assurance et ce quel que soit le type d'incoterm retenu.

Il est à préciser que le choix de l'incoterm a un impact sur la détermination de la valeur en douane.

Donc, en fonction de l'incoterm utilisé, il conviendra d'ajouter ou de retrancher les frais de transport et d'assurance. Ceci est le travail du déclarant en douane pour l'entreprise qui soustrait ses déclarations douanières.

### **4-La détermination du prix de revient du produit importé selon l'incoterm :**

Cette analyse, devrait prendre en compte : les coûts et les frais à la charge de l'importateur ou l'acheteur selon l'incoterm choisi.

Dans la plupart des cas, le vendeur veille à transmettre les frais de transport, d'assurance et de douane qu'il est amené à prendre en charge, en les majorants parfois.

Le choix d'un Incoterms démontre le niveau de sécurité que l'acheteur ou le fournisseur apporterait l'un pour l'autre. De ce fait, il est évident qu'une marchandise sera achetée à des prix différents selon l'incoterms utilisé.

### **5-La compatibilité de l'incoterm choisi avec le contrat de financement**

Les opérations d'importations sont liées à des techniques de paiement tel que: le crédit documentaire ou la lettre de crédit. Le recours au CREDOC nécessite une bonne connaissance des documents d'importation de la marchandise.

L'acheteur devra émettre une adaptation de choix d'un incoterm avec le Credoc.

En effet, tous les Incoterms incluant le transport principal à la charge de l'acheteur (EXW, FAS, FCA, FOB) sont à exclure si un crédit documentaire est prévu.

Les Incoterms de groupe C sont parfaitement adaptés au crédit documentaire, mais il convient de prendre des précautions concernant les ventes CFR et CIF qui prévoient un connaissance maritime éventuellement négociable.

---

<sup>32</sup> : <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/5385b04f2082a.pdf> , consulté le 10 /12/2020

## **6-La compatibilité de l'incoterm choisi avec la réglementation douanière :**

Les Incoterms indiquent qui du vendeur ou de l'acheteur qui réalisera les opérations de dédouanement.

Toute marchandise, avant de quitter ou d'être introduite dans un territoire, doit subir les formalités de dédouanement réalisées par les autorités douanières.

Selon les incoterms 2020, le vendeur réalise toutes les opérations de dédouanement en sortie de son territoire et l'acheteur effectue ces formalités dans le pays de destination, sauf dans le cas d'une vente à l'usine (EXW) ;

En effet, il est conseillé de se renseigner sur les pratiques douanières dans les pays des fournisseurs, dans le cas d'une vente à l'usine, afin d'éviter tout blocage de la marchandise dans la douane. Pour cela certains pays interdisent aux importateurs d'un autre pays d'effectuer eux même les formalités douanières à l'exportation.

Il est à préciser que le choix de l'Incoterm a un impact sur la détermination de la valeur en douane. En effet, en fonction de l'Incoterm utilisé, il conviendra d'ajouter ou de retrancher les frais de transport/assurance. Ceci est le travail du déclarant en douane pour l'entreprise qui sous-traite ses déclarations douanières.<sup>33</sup>

## **II-Avantages et limites des incoterms :**

### **1-Avantage des incoterms :**

Le plus important d'existence de ces termes est :

- ✓ Leur utilisation contribue à réduire les malentendus et les risques de conflits entre vendeur et acheteurs.
- ✓ pouvoir constituer le prix de vente de marchandise.
- ✓ Indiquer qui est le responsable de la souscription du contrat de transport.
- ✓ Les incoterms fixent les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'importations ou d'exportations, ainsi le règlement des droits et taxes et la fourniture des documents.
- ✓ La répartition des frais logistiques et administratifs.
- ✓ Situer le point critique du transfert des risques entre les deux parties dans le processus d'acheminement de marchandise.
- ✓ Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes.

---

<sup>33</sup> [https://www.memoireonline.com/04/08/1045/m\\_appreciation-risques-specificites-operation-importation-role-expert-comptable29.html](https://www.memoireonline.com/04/08/1045/m_appreciation-risques-specificites-operation-importation-role-expert-comptable29.html), consulté 22 /02 / 2021

En toute clairance, l'absence de référence à un incoterms dans un contrat de vente internationale occasionnerait d'importants problèmes d'interprétation sur le plan douanier.<sup>34</sup> C'est pour cette raison que les réglementations exigent à l'import comme à l'export la mention de l'incoterm utilisé suivi d'un lieu géographique précis.

## **2-Les limites des incoterms**

On ne peut pas prendre juste le côté positif au moment d'utilisation des incoterms, mais aussi il existe un autre point négatif sous forme des limites. Dans ce cadre nous allons essayer d'étudier privément ces points :

- ✓ Dans le cadre d'un contrat international, les incoterms définissent les obligations réciproque du vendeur et de l'acheteur au regard des risques, des frais et des documents. Ils permettent de déterminer le transfert du risque et des frais, mais pas le transfert de propriété. Les incoterms mentionnent uniquement les droits et des devoirs à la charge des parties.
- ✓ Devant la variété des marchandises, des modes de transport, des technologies en évolution, des usages des ports, les incoterms imposent une solution standard qui ne résout pas tous les problèmes et il convient de leur adjoindre des précisions adaptées à chaque cas particulier.
- ✓ Importance de la mention du lieu géographique.
- ✓ Un incoterm réalise des différentes variantes.
- ✓ L'incoterm ne prends pas en compte les pratiques partenaires et notamment liner termes\* que depuis 2010.<sup>35</sup>

### **Remarques générales :**

**Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes :**

- Bien connaitre la signification des incoterms et leur sigle ;
- L'usage des incoterms est facultatif [aucun texte de loi ne les rend obligatoires] ;
- Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence [port, frontière, etc.] ; Information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. Par exemple ; FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours être suivi de la frontière concernée .

---

<sup>34</sup> <http://www.globalshipping.com.tn/incoterm.html#:~:text=Limites%20des%20Incoterms%20%3A,l'acheteur%20et%20le%20vendeur.consulté> le 11/01 / 2021

<sup>35</sup> <https://slideplayer.fr/slide/1312457/> consulté le 11 /01 /2021

- Tenir compte du mode de transport car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple ; pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable.
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays<sup>36</sup>.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.
- L'importateur doit accorder une attention particulière lors d'un contrat FOB avec un fournisseur américain. Les FOB'S américains sont des conditions de vente en vigueur aux Etats-Unis. Il est important de fixer le point de transfert des frais et risques pour éviter d'éventuels litiges.

### **Conclusion :**

Les Termes du commerce international, ou les incoterms, ont été introduites afin de fournir des références pour les acheteurs et les vendeurs de transport, d'assurance et d'impôt des responsabilités dans le transport de marchandises.

Ce chapitre nous a permis d'exposer les différentes caractéristiques de chaque incoterms existant, particulièrement la nouvelle règle (DPU), nous avons pu d'identifier aussi les différentes obligations de l'exportateur et de l'importateur lors de réalisation d'un contrat commercial international, après cette présentation nous avons pu d'illustrer les critères de choix d'un incoterms. A la fin on a réalisé une synthèse de toutes les responsabilités des deux parties.

Pour bien conclure, on peut dire que : La référence aux incoterms n'est pas obligatoire. En conséquence, dans le cas où l'on souhaiterait y faire référence, il convient de le faire clairement dans le contrat de vente.

---

<sup>36</sup> <https://www.objectif-import-export.fr> . Consulté le 20/01/2021



## **Chapitre III : utilisation des incoterms et la valeur en douane.**

### **Chapitre III : utilisation des incoterms et valeur en douane.**

#### **Introduction :**

Les droits de douane ainsi que les diverses taxes fiscales instrument de la politique fiscale et commerciale (droits et taxes assis sur la valeur en douane) sont calculés sur la base d'un système ad valorem (suivant la valeur). Cette expression est utilisée dans le cadre de la tarification des impôts, des transports et plus généralement des droits à payer calculés à partir de la valeur des biens sous-jacents.

Dans ce chapitre nous avons analysé une enquête concernant l'utilisation des incoterms par des entreprises nationales à travers des statistiques qu'on a pu trouver sur des sites internet. Ensuite nous allons présenter des généralités sur la valeur en douane, on se concentrant sur la détermination des méthodes de calcul de cette dernière.

#### **Section 01 : Utilisation des incoterms par les entreprises Algériennes.**

Dans cette section nous présentons les principaux résultats d'une enquête réalisée par, Fodil TIGHILT, publiée dans la revue des sciences commerciale, numéro Spécial 01, 2017, département sciences de gestion, faculté des sciences économiques, des sciences commerciales et des sciences de gestion, université de Bejaia.

Nous aurions aimé réaliser notre propre enquête mais en raison de la crise sanitaire et des différentes difficultés bureaucratiques que nous avons rencontrées en nous rapprochant des services compétents, nous nous sommes contentés de présenter les résultats de cette enquête publiée dans une revue reconnue à l'échelle nationale.

#### **I-L' échantillon utilisé :**

Pour rédiger cette enquête l'auteur a choisi un échantillon ciblé où il a élaboré cet échantillonnage à la base de la population des entreprises Algériennes internationalisées, la source a été délivrer à partir des organismes qui ont fourni la liste des entreprises, ces organismes sont :

- Agence Nationale de Promotion du Commerce Extérieur (ALGEX)
- Association National des Exportateurs Algériens (ANEXAL)
- Chambre Algériennes de Commerce et d'Industrie (CACI)
- Direction Générale de la PME (Ministère des Finances)
- Office Nationale des Statistiques (ONS).

Il a pu obtenir les coordonnées électroniques des responsables de 150 entreprises. Sur ces 150 adresses électroniques, les résultats envoyés sont réparties de la manière suivante :

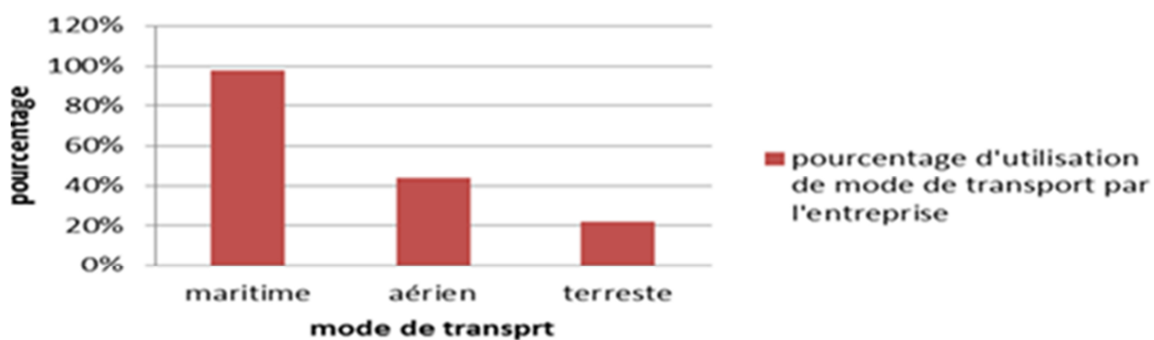
L'obtention de 82 mails valides, et 68 mails non expédiés, parce que l'adresse du mail de la personne ressource n'était plus fonctionnelle. Donc Sur les 82 responsables des entreprises contactés, 50 ont complété le questionnaire, pour un taux de réponse de 60,97 %. Le questionnaire utilisé dans cette étude se compose de 23 questions.

## II-Les principaux résultats de l'enquête :

L'auteur a observés, que concernant la répartition des entreprises selon le mode de transport principal utilisé lors des expéditions, que sur les 50 entreprises enquêtées, 98% utilise le maritime comme mode de transport principal lors des expéditions, contre 44% qui utilise l'aérien et 22% pour le routier.

Concernant la répartition des entreprises selon la règle incoterm la plus utilisée dans l'entreprise dans le cas où le transport principal est le transport maritime en conteneur. La majorité des entreprises de l'échantillon utilisent l'incoterm CFR avec un pourcentage de 65,3%, contre 46,9% utilisent l'incoterm FOB dans le transport maritime en conteneur. Pour mieux éclaircir ces données nous avons le graphe suivant :

**Figure 17: Pourcentage d'utilisation de mode de transport par l'entreprise.**



Source : élaboré par nous-même à partir de l'article de Fodil TIGHILT, in la revue des sciences commerciale, numéro Spécial 01, 2017, département sciences de gestion, faculté des sciences économiques, des sciences commerciales et des sciences de gestion, université de Bejaia, consulté le 03 /03 /2021.

En ce qui concerne la répartition des entreprises selon le profil de leur principal client à l'international, on trouve que sur les 50 entreprises internationalisées, 82% des entreprises qui ont accepté de répondre au questionnaire ont le profil de leur principal client à l'international, une grande entreprise, contre 28% qui ont leur principal client à l'international une PME.

Autre remarque importante, 70% des entreprises qui ont accepté de répondre au questionnaire, ont un département import / export, contre 30% des entreprises qui n'ont pas.

De plus, sur les 50 entreprises de l'échantillon de l'étude, 88% utilise les incoterms lors de leurs transactions à l'internationale, contre 04% qui ne les utilise pas. Enfin 96% de ces entreprises sont convaincu que les incoterms peuvent avoir des effets importants sur les contrats de transport et d'assurance, contre 04% qui ne le sont pas.

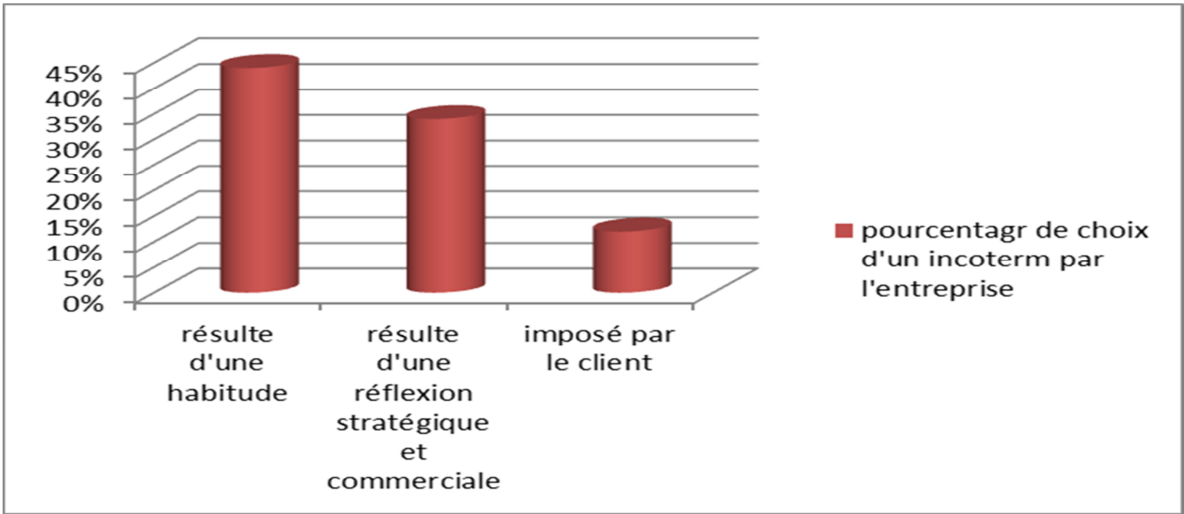
En ce qui concerne les entreprises utilisant les incoterms dans leur contrat à l'international, l'auteur a tenté d'en dresser un portrait plus détaillé en s'interrogeant sur l'utilisation de chacun des onze (11) incoterms. Ainsi, d'après la répartition des entreprises selon l'incoterms privilégié lors de leurs achats, les incoterms FOB et CFR demeurent les plus utilisés, suivis par CPT.

Plus précisément, 80% des répondants emploient CFR, fréquemment ou ponctuellement. En ce qui concerne FOB, 56 % y ont recours de manière fréquente ou ponctuelle, proportion qui tombe à 30 % pour l'incoterm CPT.

D'après la répartition des entreprises selon les incoterms jamais utilisé, on trouve que 82 % non jamais utilisé l'incoterm CIP, 78% non jamais utilisé ni l'incoterm FAS ni le CIF, 72% non jamais utilisé le DAT, 66% non jamais utilisé le EXW, 64% non jamais utilisé le FCA, 60% non jamais utilisé le DAP et enfin 58 % non jamais utilisé le DDP.

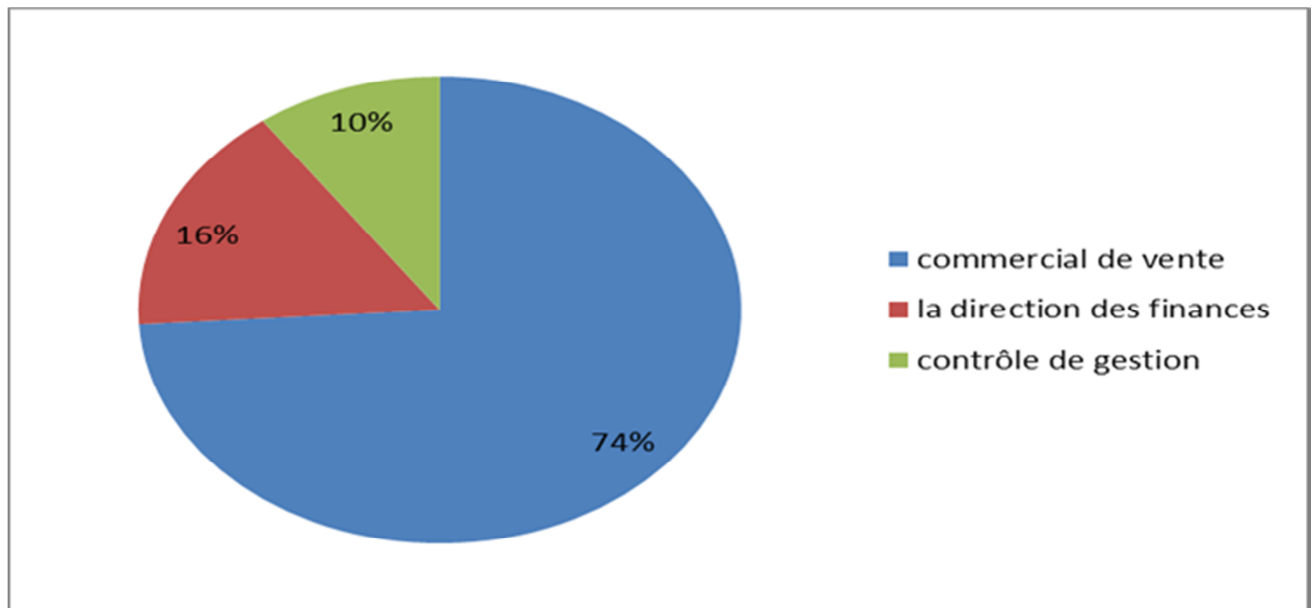
Aussi, pour 44 % des entreprises le choix de l'incoterm résultent d'une habitude, 34% résulte d'une réflexion stratégique et commerciale régulièrement passée en revue, et enfin dans 12% des cas l'utilisation est imposé par le client.

**Figure 18: Le choix d'un incoterm par l'entreprise**



Source: Fodil TIGHILT, op.cit.

**Figure 19: Le service responsable des contrats de vente au niveau des entreprises internationales**



Source: Fodil TIGHILT, op.cit.

## **Section 02 : Incoterms et valeur en douane.**

### **I-Présentation de la valeur en douane :**

#### **1-Origin de la valeur en douane**

La valeur en douane est, avec l'espèce tarifaire et l'origine des marchandises, l'un des trois éléments clés permettant le calcul des droits à l'importation. Sa détermination, reprise sous l'appellation « évaluation en douane », permet d'établir la valeur économique réelle des marchandises importées. Elle répond à des règles précises et harmonisées permettant de calculer, non seulement l'assiette des droits de douane, mais également celle de la TVA et de la plupart des autres droits et taxes, dus en raison de l'importation.

#### **2-Pourquoi faut-il calculer une valeur en douane ?**

La valeur en douane sert de base de calcul :

- Pour déterminer le montant des droits et taxes dus à l'importation d'une marchandise (droits dédouane, TVA due à l'importation, droits anti dumping, etc.).
- Pour le montant de la garantie à fournir pour les droits et taxes suspendus dans le cadre de régimes douaniers suspensifs. Un droit anti-dumping (DAD) est un moyen de rétorsion à une pratique de dumping juridiquement prouvée. Tout pays membre de l'OMC a la possibilité de mettre en place une taxation supplémentaire à l'importation

sur un délai de cinq ans pour les produits concernés par du dumping afin de protéger son marché. Cette taxation supplémentaire, est ajoutée aux droits de douane et rentre dans l'assiette de calcul de la TVA.

Le régime suspensif est un système dans lequel un assujetti à la TVA est autorisé à recevoir, non grevés de cette taxe, certains des produits et des services nécessaires à son exploitation ou qui a pour objet de reporter à un stade ultérieur le paiement de la taxe normalement due.

- Etablir les statistiques du commerce international à l'importation et à l'exportation, et sert à analyser et mettre en œuvre les mesures de politique commerciale.

N.B :

La base d'imposition de la TVA due à l'importation est calculée sur base de la valeur en douane, à laquelle s'ajoutent certains frais.

### **3-Comment calculer une valeur en douane ?**

Il existe plusieurs méthodes pour calculer la valeur en douane qui varient selon le moyen de transport et selon qu'il s'agisse d'une exportation ou d'une importation.

De plus, certains produits comme les fruits et légumes font l'objet d'une réglementation particulière en matière de valeur en douane.

Réellement, le calcul de la valeur en douane est complexe et la méthode varie grandement d'un cas à l'autre. Pour cette raison, il est préférable de faire appel à un expert.<sup>37</sup>

En général, la valeur en douane des marchandises importées est calculée par la méthode de la valeur transactionnelle.

La valeur transactionnelle (V.T) : désigne le prix facturé pour les marchandises vendues. Certains éléments sont à ajoutés à ce prix, comme les commissions ou les coûts liés aux emballages, et d'autres y sont soustraits, comme les taxes liées à l'importation des marchandises.

Les frais exacts à inclure dans la valeur en douane sont définis par les Incoterms utilisés<sup>38</sup>.

### **4-Les méthodes de calcul de la valeur en douane**

Les méthodes de calcul de la valeur en douane sont réparties en deux (02) : la méthode primaire et les méthodes secondaires (substitutions).

La première se compose d'une seule méthode qui est la méthode de valeur transactionnelle.

---

<sup>37</sup> <https://debitoor.fr/termes-comptables/valeur-en-douane> , consulté en ligne le 7 / 04/2021

<sup>38</sup> <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf> consulté en ligne le 08/03/2021

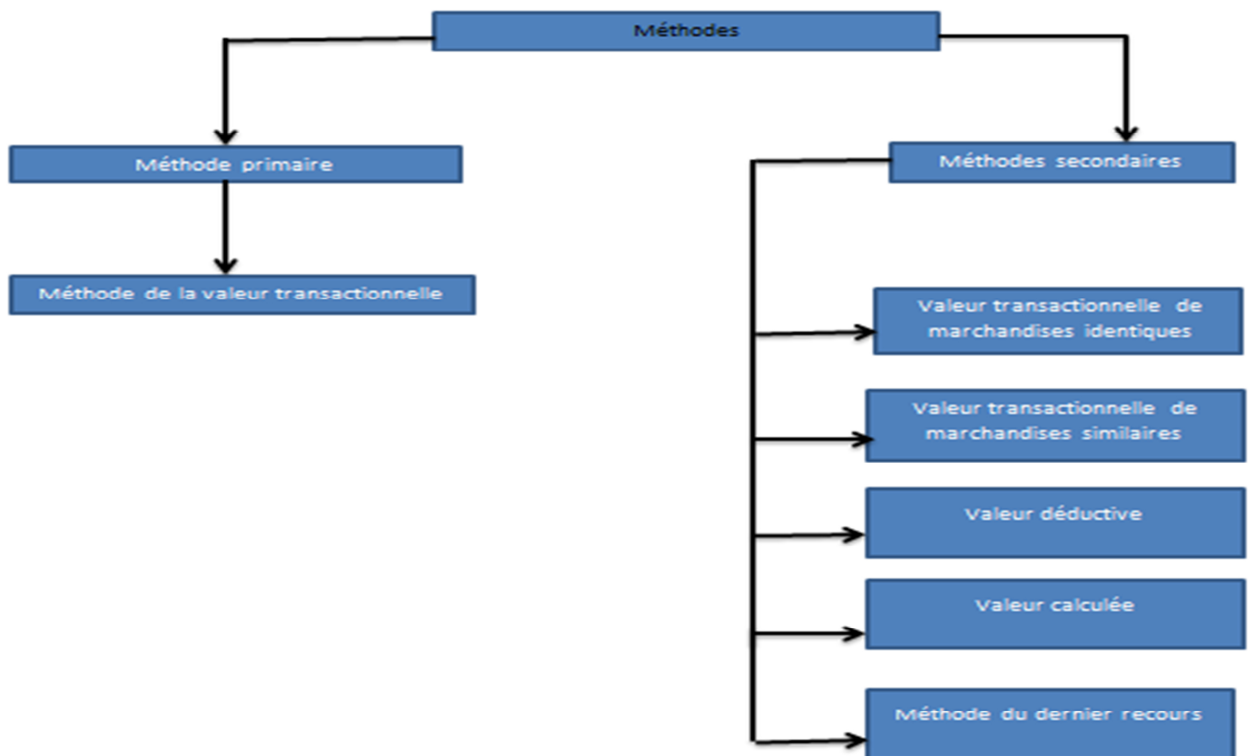
En l'absence de la V.T (article -70-01 du code douanier algérien CDA) ou si cette dernière n'est pas acceptable pour l'évaluation en douane, il est nécessaire d'appliquer les méthodes secondaires (article 74 du CDA) pour déterminer la valeur en douane.

Il existe cinq méthodes secondaires ou bien de substitution :

- ✚ Valeur transactionnelle de marchandises identiques
- ✚ Valeur transactionnelle de marchandises similaires
- ✚ Valeur basée sur le prix unitaire en l'Algérie (valeur déductive).
- ✚ Valeur calculée.
- ✚ Méthode du dernier recours.

Les méthodes pour déterminer la valeur en douane doivent être appliquées dans l'ordre prescrit tel qu'indiqué ci-dessus.

**Figure 20: Méthodes du calcul de la valeur en douane**



Source : élaboré par nous-mêmes d'après diverses sources.

#### 4-1-Méthode primaire (méthode de la valeur transactionnelle) :

La valeur en douane des marchandises repose principalement sur leur valeur transactionnelle. Il s'agit du prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises vendues à l'exportation

vers le territoire douanier Algérien, ajusté en fonction des exigences particulières mentionnées dans les règles. Ceci revient, dans la pratique à prendre en considération le prix net facturé des marchandises à évaluer cependant les services des douanes ne sont pas lié par le prix net facturé puisque son acceptation est subordonnée à des conditions.

Elle devra être la valeur en douane pour la grande majorité des marchandises, aussi la valeur transactionnelle constitue-t-elle la première et principale méthode énoncée par le C.D.A (code douanier algérien). Le code exclut l'utilisation de valeurs arbitraires ou fictives, il prévoit plusieurs méthodes d'évaluation dont la valeur transactionnelle reste privilégiée.

Dans ses dispositions prévues aux articles 16 jusqu'à 16 decies, le code des douanes reprend substantiellement l'accord relatif à la mise en œuvre de l'article VII de l'OMC.

Ce dernier entré en vigueur le 1er Janvier 1981; étaient parties à l'accord l'Autriche, la CEE (10 membres), les Etats Unis, la Norvège, la Finlande, la Hongrie, le Japon, la Roumanie, et la Suisse.

L'Argentine, le Canada, la Corée, L'Espagne, l'Inde et la Yougoslavie avaient à cette date signé l'accord sous réserve de pouvoir en différer l'application en vertu des dispositions de son article 21 qui prévoit une période de transition de 5 ans, dont l'Algérie n'a pas bénéficiée.

Cette principale méthode de la valeur transactionnelle s'applique à environ 95 % des échanges commerciaux algériens.

La définition précédente de la valeur transactionnelle fait appel à deux notions fondamentales à savoir le prix payé ou à payer et la vente.

#### ❖ **Le prix payé ou à payer:**

La valeur transactionnelle repose entre autres sur le prix effectivement payé ou à payer des marchandises importées.

Le protocole de l'accord précise que le prix effectivement payé ou à payer comprend tous les paiements effectués ou à effectuer, comme condition de la vente des marchandises importées, par l'acheteur au vendeur ou par l'acheteur à une tierce partie pour satisfaire à une obligation du vendeur. Si les marchandises sont payées avant l'évaluation cette dernière sera fondée sur le prix payé, dans le cas contraire l'évaluation sera basée sur le prix à payer.

#### ❖ **La vente:**

L'utilisation de la V.T suppose que les marchandises à évaluer ont obligatoirement fait l'objet d'une vente au moment de l'importation. Les dispositions du code ne donnent pas de définition de la notion de vente. Cependant le code civil définit la vente comme étant un contrat par lequel le vendeur oblige à transférer la propriété d'une chose ou tout autre droit patrimonial à

l'acheteur qui doit lui en payer le prix. (Art 351). Par conséquent sont réputées ne pas faire l'objet d'une vente, les marchandises importées dans les cas particuliers suivant:

➤ **Les livraisons gratuites:**

Dans ce cas nous parlons de l'importation de cadeaux, d'échantillons et d'articles publicitaires fournis gratuitement.

➤ **Marchandises importées en consignation:**

Il s'agit de marchandises, qui demeurent la propriété du fournisseur étranger tant qu'elles n'ont pas été vendues, après importation au meilleur prix par l'intermédiaire d'agents ou de représentants des fournisseurs (commissionnaires ou mandataires).

➤ **Marchandises importées par des succursales:**

Cette pratique représente les importations réalisées par des succursales qui n'ont pas la personnalité juridique.

➤ **Marchandises importées en exécution d'un contrat de location, de crédit-bail ou de prêt:**

Dans toutes ces situations, il n'existe pas de V.T au moment de la mise à la consommation et la valeur en douane est déterminée en utilisant les méthodes de substitution.

**4-2- Les méthodes secondaires :**

Les méthodes de substitution prévues aux articles 16 quarter à septie du CDA peuvent être utilisées lorsque la valeur transactionnelle n'est pas acceptable par le service des douanes soit lors du dédouanement, soit lors des contrôles après dédouanement et lorsque les marchandises importées n'ont pas fait l'objet d'une vente.

A cet effet, le service doit recourir aux autres méthodes d'évaluation de rechange, qui sont en nombre de cinq, en respectant l'ordre de priorité pour établir une valeur en douane.

La méthode retenue sera justifiée, et les éléments d'appréciation seront communiqués au déclarant. Le déclarant de la valeur ou toute autre personne directement ou indirectement intéressé par les opérations d'importation concernés, qu'il s'agisse de marchandises à évaluer ou à des marchandises identiques ou similaires sont tenus de fournir au service des douanes dans le délai qu'il aura fixé, tous documents et toutes informations utiles.

Ces informations sont traitées comme strictement confidentielles et ne seront divulguées qu'avec l'autorisation de la personne qui les a fournies.

L'utilisation des méthodes de rechanges nécessite les conditions suivantes :

- ❖ Les marchandises doivent être identiques aux marchandises importées.
- ❖ Les marchandises doivent être produites dans le même pays que les marchandises à évaluer.
- ❖ Elles doivent avoir été exportées au même moment ou à peu près au même moment que les marchandises à évaluer.
- ❖ La vente des marchandises identiques doit porter sur la même quantité et se situer au même niveau commercial que les marchandises à évaluer, le cas échéant un ajustement doit être apporté pour compenser les différences de qualité et de niveau.
- ❖ Lorsqu'il existe deux ou plusieurs produits identiques, il y a lieu de retenir la valeur transactionnelle la plus basse pour déterminer la valeur en douane.<sup>39</sup>

Ainsi qu'il existe une autre condition qualifiée par conditions de niveau et de qualité qui est expliquée comme suit :

- Comme indiqué plus haut, la valeur transactionnelle doit avoir été précédemment acceptée par la douane. La valeur doit correspondre aux mêmes quantités et au même niveau commercial, que ceux relatifs aux marchandises à évaluer, cependant s'il existe des différences de quantité et de niveau commercial, des ajustements de la valeur s'imposent, avant de passer à la méthode suivante.

Il faut que le service se réfère donc aux :

- Marchandises identiques - même niveau - quantité différente
- Marchandises identiques - niveau différent - même quantité
- Marchandises identiques - niveau différent - quantité différente

#### **4-2-1 Valeur transactionnelle des marchandises identiques:**

La valeur en douane est dans ce cas la V. T de marchandises identiques vendues pour l'exportation à destination du territoire douanier algérien au même moment ou à peu près au même moment.

Elle est considérée comme première méthode de substitution.

Il s'agit de marchandises qui sont les mêmes à tous égards y compris les caractéristiques physiques, la qualité et la réputation. Des différences d'aspects mineurs n'empêcheraient pas des marchandises, conformes par ailleurs à la définition d'être considérées comme identiques.

<sup>39</sup> [https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide\\_sur\\_la\\_valeur\\_en\\_douane.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide_sur_la_valeur_en_douane.pdf) ,consulté le 28/05/2021

- **Caractéristiques physiques:**

On retrouve dans cette catégorie des éléments tels que l'aspect extérieur, les matières constitutives, la méthode de fabrication, la fonction, l'utilisation finale etc..., elle couvre également les dimensions, la forme. Des différences mineures, telles que la couleur, la dimension par exemple n'empêcheraient pas des marchandises d'être considérées comme identiques.

- **Qualité:**

Ce point ne devrait pas poser de problèmes. Par exemple lorsqu'il s'agit d'articles qui sont les mêmes que les marchandises de première qualité mais qui présentent un léger défaut, et ne sont donc pas parfaits, ils peuvent être considérés comme identiques aux marchandises de première qualité.

- **Réputation:**

La réputation peut aller de pair avec la qualité. Il s'agit de faire la différence entre des produits qui portent des marques commerciales renommées et ceux qui n'en portent pas.

Remarque :

L'article 16 - quater du CDA ne donne pas de précisions pour l'élément temps.

Néanmoins la comparaison doit être faite dans un délai raisonnable de 90 jours pour rapport à la date d'importation des marchandises à évaluer.

- **Autres critères:**

- Les marchandises ne seront pas considérées comme identiques, si elles incorporent ou comportent des travaux d'ingénierie, d'étude d'art ou de design, ou des plans et croquis pour lesquels aucun ajustement n'a été fait par application des dispositions de l'article 16 octies 1- b IV.

- Pour être identiques, les marchandises doivent également avoir été produites dans le même pays que les marchandises à évaluer.

- Les marchandises identiques produites par une personne différente ne seront prises en considération que s'il n'existe pas de marchandises identiques produites par la même personne que les marchandises à évaluer. Ce qui permet d'établir l'ordre de priorité suivant:

- Marchandises identiques - même producteur - même niveau – même quantité
- Marchandises identiques - même producteur - même niveau – quantité différente

- Marchandises identiques - même producteur - niveau différent – même qualité.<sup>40</sup>

Lorsque l'utilisation de cette méthode ne permet pas de déterminer la valeur en douane des marchandises importées, il convient de passer à la méthode suivante:

#### **4-2-2 Valeur transactionnelle des marchandises similaires:**

Aux termes de l'article 16 - quinquies du CDA ; si le service n'est pas en possession de V.T de marchandises identiques, la valeur en douane est constituée par la V.T des marchandises similaires vendues pour l'exportation à destination du territoire douanier algérien au même moment ou à peu près au même moment que les marchandises à évaluer.

Elle est considérée comme deuxième méthode de substitution après la méthode des marchandises identiques.

On entend par marchandises similaires, des marchandises qui sans être pareilles à tous égards, présentent des caractéristiques semblables et sont composées de matières semblables, ce qui leur permet de remplir les mêmes fonctions et d'être commercialement interchangeables.

Les marchandises similaires sont semblables aux marchandises à évaluer en ce qui concerne les points suivants:

- **Caractéristiques physiques:** Elles doivent avoir les mêmes:
  - Dimension et forme.
  - Niveau de performance.
  - Méthode de fabrication.

- **Matières constitutives:**

Caractéristique de ce qui constitue quelque chose, c'est-à-dire qui en est un élément essentiel ou qui appartient à l'essence même de cette chose.

- **Commercialement interchangeables:**

Le consommateur l'acceptera-t-elle comme marchandises de substitution!

- **Mêmes fonction et utilisation:**

Les marchandises similaires doivent effectuer les mêmes tâches que les marchandises à évaluer.

Lorsque l'utilisation de cette méthode ne permet pas de déterminer la valeur en douane des marchandises importées, il faut passer à la méthode déductive.

#### **4-2-3 Valeur basée sur le prix unitaire en Algérie (valeur déductive) :**

---

<sup>40</sup> [https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide\\_sur\\_la\\_valeur\\_en\\_douane.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide_sur_la_valeur_en_douane.pdf) ,consulté le 25/05/2021

Cette méthode permet au service de déterminer la valeur en douane à partir du prix de revente de la marchandise importée ou de marchandises identiques ou similaires importées sous réserve de la déduction de certains éléments (droits et taxes perçus à l'importation, bénéfices réalisés etc.).

Lorsque la valeur en douane ne peut être déterminée sur la base de la valeur transactionnelle des marchandises importées ou de marchandises identiques ou similaires, elle sera déterminée sur la base du prix unitaire correspondant aux ventes des marchandises importées ou de marchandises identiques ou similaires importées totalisant la quantité la plus élevée, faites à des personnes non liées au vendeur dans le pays d'importation.

Le vendeur et l'acheteur dans le pays importateur ne doivent pas être liés et la vente doit avoir lieu au même moment ou à peu près au même moment que l'importation des marchandises à évaluer. Si aucune vente n'a eu lieu au même moment ou à peu près au même moment que l'importation, il est possible de se référer aux ventes effectuées jusqu'à 90 jours après l'importation des marchandises à évaluer.<sup>41</sup>

Pour bien comprendre la méthode de la valeur déductive il y a lieu de définir des mots clés suivant :

#### **Détermination de la quantité la plus élevée vendue :**

C'est le prix unitaire correspondant aux ventes des marchandises importées ou de marchandises identiques ou similaires importées totalisant la quantité la plus élevée qui doit servir de base pour établir la valeur en douane. Selon la note interprétative de l'article, l'expression "prix unitaire correspondant aux ventes ... totalisant la quantité la plus élevée" s'entend du prix auquel le plus grand nombre d'unités est vendu lors de ventes à des personnes qui ne sont pas liées aux personnes auxquelles elles achètent les marchandises en question, au premier niveau commercial suivant l'importation auquel s'effectuent ces ventes.

Pour calculer la quantité la plus élevée vendue, on additionne toutes les ventes effectuées à un prix donné et on compare la somme de toutes les unités de marchandises vendues à ce prix à la somme de toutes les unités de marchandises vendues à tout autre prix. Le plus grand nombre d'unités vendues à un prix donné représente la quantité la plus élevée.

Étant donné que la valeur déductive est calculée à partir du prix de vente dans le pays d'importation, il est nécessaire de déduire différents éléments de ce prix pour obtenir la valeur en douane pertinente:

---

<sup>41</sup> [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/cusval\\_f/cusval\\_info\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/cusval_f/cusval_info_f.htm) consulté en ligne le 23/05 /2021

- Les commissions généralement payées ou convenues, les marges bénéficiaires et les frais généraux relatifs aux ventes doivent également être déduits;
- Les frais habituels de transport et d'assurance doivent être déduits du prix des marchandises lorsque ces frais sont généralement encourus dans le pays d'importation;
- Les droits de douane et autres taxes nationales à payer dans le pays d'importation en raison de l'importation ou de la vente des marchandises doivent eux aussi être déduits;
- La valeur ajoutée par le montage, l'ouvraison ou la transformation ultérieure sont également à déduire, le cas échéant

À la demande de l'importateur, l'ordre d'utilisation de la méthode déductive et de la méthode calculée peut être inversé. Il doit à cet effet introduire une requête auprès du service des douanes et y joindre tous les éléments nécessaires pour l'utilisation de la méthode de la valeur calculée.

Elle est prévue par l'article 16 sexies du CDA qui stipule que si les marchandises importées ou des marchandises identiques ou similaires importées sont vendues en Algérie en l'état où elles ont été importées, la valeur en douane des marchandises importées correspondant aux ventes de marchandises importées ou de marchandises identiques ou similaires importées, totalisant la quantité la plus élevée, ainsi faites à des personnes non liées au vendeur au moment ou à peu près au même moment de l'importation des marchandises à évaluer, sous réserve de déductions se rapportant aux éléments suivants:

- ✚ Les commissions ou le bénéfice et les frais généraux.
- ✚ Les frais de transport et d'assurance et frais connexes encourus-en Algérie.
- ✚ Des droits de douane et autres taxes à payer en Algérie en raison de l'importation ou de la vente des marchandises.

**✚ Valeur établie à partir du prix de revente de marchandises identiques ou similaires importées.**

Lorsque la valeur en douane ne peut être déterminée à partir de la revente des marchandises importées car ces dernières ont été:

- Utilisées par l'importateur sans être revendues.
- Uniquement revendues pour l'exportation.
- Vendues à une date trop éloignée pour être utilisable; il convient d'utiliser le prix unitaire de revente des marchandises identiques ou similaires importées.

Le choix du prix, du moment, et de la qualité totalisant le prix le plus élevé répondent aux mêmes principes que ceux exposés au paragraphe ci-dessus.

On entend par marchandises de la même nature ou de la même espèce des marchandises appartenant à un groupe ou à une gamme de marchandises produites par une branche de production particulière ou un secteur particulier et elles comprennent les marchandises identiques ou similaires. Il devrait être procédé à un examen des ventes en Algérie du groupe ou gamme, le plus étroit de marchandises importées sur lesquels les renseignements nécessaires peuvent être fournis ».

#### **Les frais de transport et d'assurance et frais connexes:**

Tous les frais de transport, de manutention et de livraison du port de débarquement au lieu de livraison en Algérie sont à déduire du prix de revente.

Sont à déduire également:

- Les frais d'assurance.
- Les droits de douane et taxes payés en Algérie en raison de l'importation ou de la vente des marchandises et le cas échéant les droits anti- dumping et les droits compensateurs perçus à l'importation.<sup>42</sup>

#### **Exemple:**

Deux ventes ont eu lieu. Dans la première, 600 unités ont été vendues au prix unitaire de 95 DA chacune. Dans la seconde, 350 unités ont été vendues au prix unitaire de 85 DA.

Dans cet exemple le plus grand nombre d'unités vendues à un prix donné est de 600. En conséquence le prix unitaire qui correspond à la vente totalisant la quantité la plus élevée est de 95 DA.

Remarque :

Le moment à retenir dans ce cas est le moment le plus proche de l'importation. Cependant ce délai ne peut excéder la durée de 90 jours à compter de la date d'importation des marchandises à évaluer.

#### **4-2-4-La méthode de la valeur calculée:**

La valeur est déterminée à partir du coût des matières premières et opérations de fabrication, des bénéfices et frais de transport<sup>43</sup>.

La valeur à retenir par le service est établie à partir des éléments constitutifs du prix c'est-à-dire des coûts de production fournis par le producteur de la marchandise considérée<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup>[https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide\\_sur\\_la\\_valeur\\_en\\_douane.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide_sur_la_valeur_en_douane.pdf), consulté le 23/05/2021

<sup>43</sup><https://www.douane.gouv.fr/fiche/valeur-en-douane-de-votre-marchandise-limportation> consulté en ligne le 11/04 /2021

Elle doit être utilisée si aucune des méthodes précédentes n'a pu être appliquée.

Une valeur en douane déterminée selon cette méthode devrait être fondée, dans la mesure du possible, sur des valeurs déjà déterminées.

Par conséquent, la méthode de la valeur calculée est considérée comme méthode la plus délicate à manier et la plus rarement utilisée. Elle permet de déterminer la valeur en douane sur la base du coût de production des marchandises à évaluer, majoré d'un certain montant pour les bénéfices et frais généraux égal à celui qui entre généralement dans les ventes de marchandises de la même nature ou de la même espèce faites du pays d'exportation à destination du pays d'importation.

Donc, la valeur calculée est égale à la somme des éléments suivants:

Le calcul de cette méthode = Coût de production + bénéfices + dépenses

Coût de production = valeur des matières et des opérations de fabrication

Les éléments de calcul de cette méthode sont traités comme suit :

#### **Coût de production :**

Il s'agit du coût ou de la valeur des matières et des opérations de fabrication ou autres, mises en œuvre pour produire les marchandises importées. Par “matières” on entend par exemple les matières premières telles que le bois, l'acier, le plomb, l'argile, les textiles, etc.; les coûts afférents au transport de ces matières premières jusqu'au lieu de production; les sous-assemblages tels que les circuits intégrés et les éléments préfabriqués qui seront finalement assemblés. La fabrication comprend les coûts de main-d'œuvre, les coûts éventuels de montage lorsqu'il y a une opération de montage au lieu d'un processus de fabrication et les coûts indirects tels que les coûts de contrôle usine, d'entretien des installations, le paiement des heures supplémentaires, etc.

Le coût ou la valeur en question doivent être déterminés sur la base des renseignements relatifs à la production des marchandises à évaluer qui sont fournis par ou pour le compte du producteur. S'ils ne sont pas inclus dans les rubriques ci-dessus, les coûts et frais d'emballage, les intrants et éléments d'appui, les travaux d'art et d'ingénierie, etc., effectués dans le pays d'importation doivent être ajoutés.

#### **Bénéfices et frais généraux**

Il s'agit des bénéfices et frais généraux qui sont généralement inclus dans les ventes à l'exportation réalisées à destination du pays d'importation par les producteurs du pays d'exportation sur la base d'informations fournies par des producteurs de marchandises de la

---

<sup>44</sup> [https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide\\_sur\\_la\\_valeur\\_en\\_douane.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/guide_sur_la_valeur_en_douane.pdf) consulté en ligne le 08/03/2021.

même nature ou de la même espèce. On entend par marchandises de la même nature ou de la même espèce, les marchandises faisant partie d'un groupe ou d'une gamme de marchandises produites par une branche d'activité ou un secteur industriel déterminés; cela comprend également les marchandises identiques ou similaires. Le montant des bénéfices et des frais généraux doit être considéré comme un tout (c'est-à-dire la somme des deux). Les frais généraux peuvent comprendre les frais de loyer, d'électricité, d'eau, les taxes légales, etc.

#### **Autres dépenses à ajouter**

Enfin, il convient d'ajouter au prix d'autres dépenses telles que les frais de transport des marchandises importées jusqu'au port ou lieu d'importation, les frais de chargement, de déchargement et de manutention connexes au transport des marchandises importées jusqu'au port ou lieu d'importation et le coût de l'assurance.<sup>45</sup>

#### **4-2-5 Méthode de derniers recours :**

La valeur est déterminée par des moyens raisonnables à partir des données objectives et quantifiables dont dispose l'importateur.<sup>46</sup>

Lorsque la valeur en douane ne peut pas être déterminée par l'une des méthodes précédentes, elle peut l'être en utilisant des moyens raisonnables compatibles avec les principes et les dispositions générales de l'Accord et de l'article VII du GATT et sur la base des données disponibles en Algérie. On peut citer à titre d'exemple le cas où:

- ✓ La transaction porte sur des marchandises en location.
- ✓ Aucune marchandise similaire ou identique n'est importée.
- ✓ Les marchandises ne sont pas revendues dans le pays d'importation.
- ✓ Le fabricant est inconnu ou refuse de donner à des étrangers des renseignements concernant les coûts.

La valeur en douane déterminée par cette méthode de dernier recours ne doit pas être fondée sur:

- Le prix de vente des marchandises dans le pays d'importation (c'est-à-dire le prix de vente de marchandises produites dans le pays importateur);
- Un système prévoyant l'acceptation, à des fins douanières, de la plus élevée de deux valeurs possibles (seule la valeur la plus basse devant être utilisée);

---

<sup>45</sup> [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/cusval\\_f/cusval\\_info\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/cusval_f/cusval_info_f.htm) , consulté en ligne 23/05/2021

<sup>46</sup> <https://www.douane.gouv.fr/fiche/valeur-en-douane-de-votre-marchandise-limportation> , consulté en ligne le 11/04 /2021

- Le prix de marchandises sur le marché intérieur du pays d'exportation (une évaluation sur cette base irait à l'encontre du principe énoncé dans le préambule de l'Accord selon lequel “les procédures d'évaluation ne devraient pas être utilisées pour combattre le dumping”).
- Le coût de production, autre que les valeurs calculées qui auront été déterminées pour des marchandises identiques ou similaires (l'évaluation doit se fonder sur des données disponibles dans le pays d'importation);
- Le prix de marchandises vendues pour l'exportation à destination d'un pays tiers (deux marchés d'exportation doivent toujours être traités comme distincts et le prix pratiqué sur l'un de ces marchés ne doit pas influencer la valeur en douane sur l'autre);
- Les valeurs en douane minimales (à moins qu'un pays en développement ne se soit prévalu de l'exception l'autorisant à utiliser les valeurs minimales);
- Des valeurs arbitraires ou fictives (cette interdiction vise les systèmes qui ne fondent pas leur évaluation sur ce qui se passe réellement sur le marché, et qui est reflété par les prix effectifs, les ventes effectives, les coûts effectifs) (les raisons de l'importation ou de la vente des marchandises n'ont pas non plus à être prises en compte).<sup>47</sup>

Suivant les paragraphes 2 et 3 de l'article 16 bis la valeur en douane doit être fondée, dans la plus grande mesure possible sur des valeurs en douane déterminées antérieurement, mais avec plus de souplesse c'est ainsi que l'on pourrait fonder la valeur en douane de marchandises importées sur la valeur de marchandises identiques ou similaires déjà acceptées en provenance d'autres pays que le pays d'exportation.

Toutefois, il y a lieu de retenir des pays à niveau de développement industriel et commercial comparable ou que des ajustements soient apportés pour tenir compte des différences éventuelles.

Par ailleurs les délais prévus pour l'utilisation des méthodes comparative et déductives pourraient être assouplis. Ou alors le recours à des tarifs de ventes pour l'exportation à destination du pays d'importation ou encore une évaluation à partir des montants de location.

---

<sup>47</sup> [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/cusval\\_f/cusval\\_info\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/cusval_f/cusval_info_f.htm) consulté le 22/05/2021

## II-Exemple de calcul de la valeur :

### 1-La valeur transactionnelle à retenir en cas de ventes en chaîne avant importation ou de vente en entrepôt douanier :

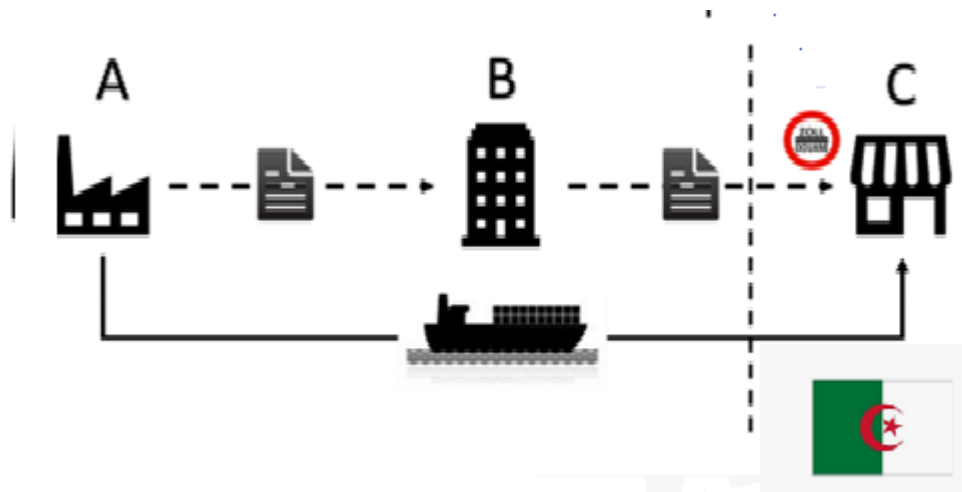
La valeur transactionnelle à retenir pour le calcul de la valeur en douane est le prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises lorsqu'elles sont vendues pour l'exportation à destination du territoire douanier de l'Algérie. Le prix à retenir est celui correspondant à la vente intervenue immédiatement avant que les marchandises aient été introduites sur le territoire douanier algérien.

#### ➤ Premier cas:

Dans le schéma représenté ci-dessous, A vend les marchandises à B qui les revend à C (C se trouve dans le territoire douanier Algérien).

C'est le prix de vente entre B et C qui doit être retenu pour déterminer la valeur en douane car il correspond à la vente intervenue immédiatement avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier algérien.

**Figure 21: détermination de valeur en douane de vente de marchandises**



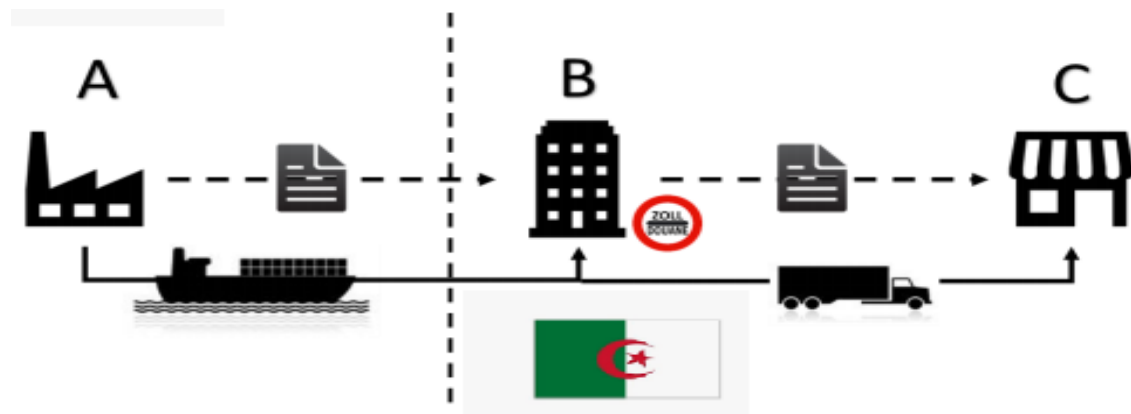
Source : <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf>

#### ➤ Deuxième cas :

Dans le schéma représenté ci-dessous, A vend les marchandises à B qui les revend à C (B et C se trouvent sur le territoire douaniers Algérien).

C'est le prix de vente entre A et B qui doit être retenu pour déterminer la valeur en douane, car il correspond à la vente intervenue immédiatement avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier national.

**Figure 22: Vente de la marchandise et le calcul de la valeur en douane**



Source : <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf>

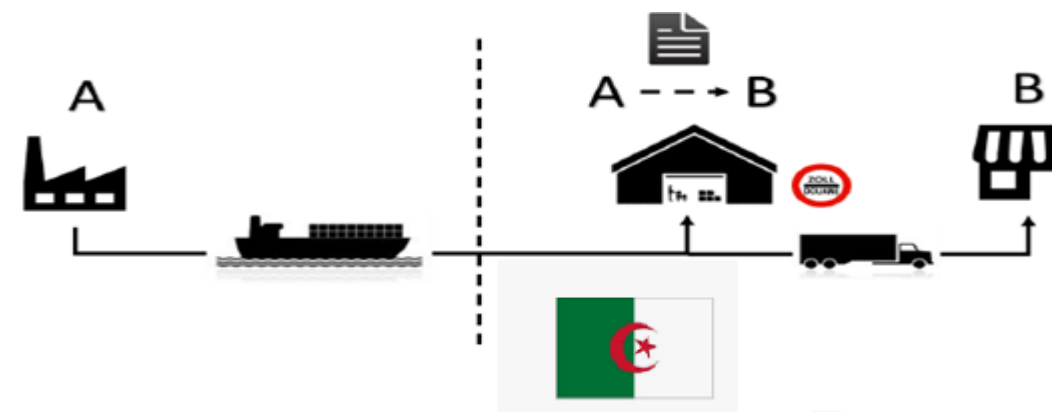
## 2-Ventes en entrepôt douanier à l'importation

Lorsque des marchandises sont placées en entrepôt douanier sans qu'une vente ne précède leur introduction sur le territoire douanier, et que la vente a lieu alors que les marchandises sont stockées dans l'entrepôt, la valeur transactionnelle est basée sur le prix de cette vente.

### ➤ Exemple 01 :

Dans le schéma représenté ci-dessous, A transfère des marchandises lui appartenant dans un entrepôt douanier, et les vend à B alors qu'elles y sont stockées. C'est le prix de vente entre A et B qui doit être retenu pour déterminer la valeur en douane car la vente a eu lieu dans l'entrepôt douanier.

**Figure 23: La vente dans un entrepôt douanier**



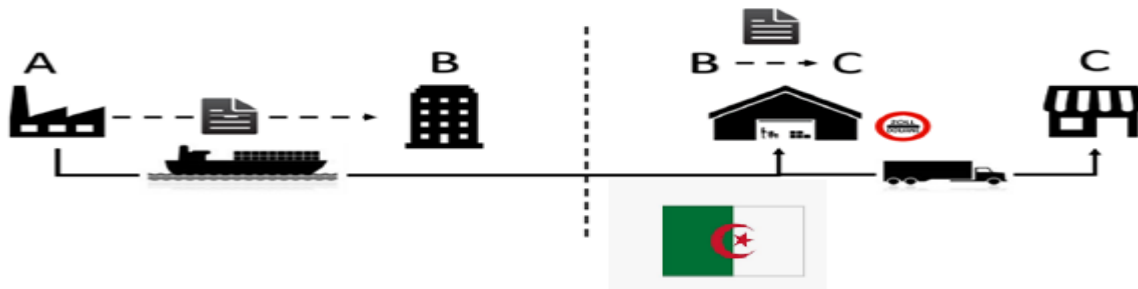
Source : <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf>

➤ **Exemple 02 :**

Dans le schéma représenté ci-dessous, A vend les biens à B qui les place immédiatement dans un entrepôt douanier, puis les vend à C alors qu'ils y sont stockés.

C'est le prix de vente entre A et B qui doit être retenu pour déterminer la valeur en douane, car il correspond à la vente intervenue immédiatement avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier national.

**Figure 24: Le processus de vente dans un entrepôt douanier**



Source : <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf>

**3-Les frais à inclure ou à exclure de la valeur en douane :**

La valeur en douane doit prendre en compte certains frais s'ils ne sont pas compris dans la valeur transactionnelle. Il s'agit notamment des frais repris dans le tableau suivant:

**Tableau 8: Présentation des frais ajoutés ou à exclure de la valeur en douane selon l'incoterm choisi**

<p>Importations et exportations :</p> <p>Les frais d'assurance et de transport et accessoires jusqu'au premier point d'entrée ou de sortie de l'Algérie.</p> <p>La valeur en douane correspond à la valeur de la marchandise vendue sous les Incoterms CIP/CIF/DAP/DAT point d'entrée ou de sortie en première frontière nationale.</p> <p>Le calcul dépendra donc de l'incoterm utilisé.</p>	
<p>Ces frais doivent être ajoutés à la valeur transactionnelle si...</p>	<p>ils ne sont pas compris dans la valeur transactionnelle.</p> <p>Exemple : Incoterms départ (EXW, FCA, FOB...)</p>
<p>Ils ne doivent pas être ajoutés à la valeur transactionnelle si...</p>	<p>ils sont déjà compris dans la valeur transactionnelle</p> <p>Exemple : Incoterms arrivée (DAP, DDP, DAT)</p>

Attention	Les frais de transport depuis le point d'entrée en Algérie et jusqu'à la 1 <sup>ère</sup> destination doivent être déduits de la valeur en douane. Mais ils doivent être réintégrés pour calculer la TVA due à l'importation. Exemple : Incoterms DAP ou DDP Conter
-----------	--

Source : <https://logistics.public.lu/dam-assets/publications/Customs-excise/guide-swl-calcul-valeur-douane.pdf> consulté en ligne le 11/04/2021

#### 4-Calcul de la valeur en douane avec certain Incoterms :

##### 4-1-L'Incoterm EXW :

Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur.

**Tableau 9: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane de l'incoterm EXW**

<b>Exportation de marchandises vendues sous incoterm EXW Tunis, livrées à Batna en Algérie, qui passe par El Taref</b>	
Valeur facture	<b>12.000 EUR</b>
+ Coût du transport routier Tunis-> El Taref	<b>+ 300 EUR</b>
Coût de transport El Taref- Batna	<b>Non pris en compte</b>
Valeur en douane	<b>= 12.300 EUR</b>
<b>Le coût du transport jusqu'au premier point d'entrée au territoire douanier algérien est ajouté à la valeur transactionnelle.</b>	

Selon les données du tableau la valeur en douane sera calculée comme suit :

VD= Valeur facture (12.000 €) + Coût de transport routier de Tunis jusqu'à El Taref (300€)  
=12.300€

#### 4-2L'Incoterm FOB

Pour cet Incoterm les frais du transport principal (maritime) incombent au vendeur, donc il inclura leur coût dans la facture finale. Donc ils seront inclus dans le calcul de la valeur en douane.

**Tableau 10: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane avec un incoterm FOB**

Calcul de la valeur en douane	
<b>Importation de marchandises achetées sous incoterm FOB Annaba, déchargées à Oran</b>	
<b>Valeur facture</b>	<b>12.000 EUR</b>
<b>+ Coût du transport maritime</b>	<b>+ 500 EUR</b>
<b>(Coût du transport Annaba – Oran</b>	<b>(non pris en compte)</b>
<b>Valeur en douane</b>	<b>= 12.500 EUR</b>
<b>Le coût du transport jusqu'au premier point d'entrée sur le territoire douanier national est ajoutée à la valeur transactionnelle, mais pas le coût du transport après entrée en Algérie.</b>	

**Source : la même source précédente**

Dans ce cas pour calculer la valeur en douane, les frais inclus sont : valeur facture (12.000€), le coût de transport maritime qui est de 500€.

Le coût du transport entre le lieu de sortie des marchandises et le lieu de destination n'est pas inclus dans le calcul parce qu'il est déjà ajouté à la valeur transactionnelle.

Cela implique donc que la valeur est égale = la valeur facture (12.000€) + Coût du transport maritime (500€) = 12.500€

#### 4-3L'Incoterm DDP :

L'incoterm DDP est valable pour tout mode de transport, c'est le vendeur qui s'occupe de toutes les opérations liées au transport jusqu'à livraison chez l'acheteur.

**Tableau 11: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane avec l'incoterm DDP**

<b>importation de marchandises achetées sous incoterm DDP Tizi Ouzou, déchargées à Bejaia et livrées à Tizi- Ouzou</b>	
<b>Valeur facture</b>	<b>12.000 EUR</b>
<b>(Coût du transport maritime)</b>	<b>(déjà inclus)</b>
<b>- Coût Du Transport Bejaia -&gt; Tizi Ouzou</b>	<b>- 170 EUR</b>
<b>Valeur en douane</b>	<b>= 11.830 EUR</b>
<b>Le coût du transport après le premier point d'entrée sur le territoire douanier national est déduit de la valeur transactionnelle.</b>	

Pour réaliser une opération de calcul de la valeur en douane comme il est démontré dans le tableau ci-dessus, on va prendre tout d'abord la première valeur citée dans le tableau en ajoutant la troisième valeur qui est le coût de transport de point de départ jusqu'à l'arrivée, sachant que les coûts de transport maritime sont déjà inclus.

Alors la valeur en douane sous l'incoterm DDP = Valeur facture (12000€) + Coût du transport Bejaia-Tizi Ouzou (- 170€) = 11.830 €

Les formules de calcul de la valeur en douane peuvent être résumées comme suit

- **EXW** : Valeur en douane = valeur EXW + frais pré acheminement + frais du transport jusqu'à la frontière algérienne.
- **FOB, ou FCA** : Valeur en douane = valeur FOB ou FCA + frais du transport jusqu'à la frontière algérienne.
- **CFR, CIF port algérien** : Valeur en douane = valeur CFR ou CIF
- **CPT, CIP**: Valeur en douane = Valeur CIP ou CPT - part de transport jusqu'à frontière<sup>48</sup>

### **5-Quand est déterminée la valeur en douane ?**

La valeur en douane est calculée lorsque des marchandises sont vendues, et exportées ou importées à cette fin.

Lorsqu'il s'agit d'une importation, la valeur en douane est déterminée pour permettre le prélèvement des droits de douane et autres taxes. Cette valeur est estimée lors de la procédure de dédouanement dans le pays d'arrivée.

<sup>48</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=BteyJtbKQuo>

Les entreprises qui effectuent des exportations vers un pays en dehors de l'Algérie doivent également effectuer une procédure de dédouanement. Au cours de cette procédure, la valeur en douane est renseignée, ce qui permet à l'entreprise d'obtenir une exonération de TVA à l'export.<sup>49</sup>

### **Conclusion :**

Ce chapitre nous a permis d'analyser une enquête qui concerne l'utilisation des incoterms par les entreprises algérienne et d'en tirer les principaux résultats. Il nous a permis aussi de présenter d'une manière générale la valeur en douane et sa relation avec les incoterms, ainsi que les méthodes utilisé pour le calcul de cette dernière.

Pour la détermination de la valeur en douane, il est nécessaire que le prix des marchandises importées soit ajusté en fonction des différents frais de transport encourus jusqu'à la frontière algérienne. Ces frais, selon qu'ils sont supportés par le vendeur ou non, payé ou à payer ou parfois même partiellement retirés, sont rajoutés ou déduits pour obtenir la valeur en douane.

Les incoterms permettent dès lors de déterminer les frais qui sont déjà ou pas encore compris dans le prix dans le contrat, quel que soit le mode de transport utilisé (route, voie maritime, vole aérienne, ...) afin d'effectuée le calcul en termes d'éléments à ajouter à la valeur en douane ou d'éléments non imposables.

Si l'acheteur doit organiser lui-même le transport et prendre intégralement en charge les frais de transport, ces derniers devront être ajoutés à la facture au payé ou à payer par l'acheteur dans le cadre de la détermination de la valeur en douane.

A l'opposé, si l'incoterm utilisé est DDP le vendeur est en charge de tous les frais inhérents au transport et va les répercuter sur sa facture et devront être ajouté à la valeur payée ou à payer par l'acheteur dans le cadre de la détermination de la valeur en douane puisqu'ils font déjà partie.

---

<sup>49</sup> <https://debitoor.fr/termes-comptables/valeur-en-douane>, consulté en ligne le 07/04 /2021

A decorative frame resembling a scroll, with a vertical bar on the left and rounded corners on the right. The text is centered within this frame.

# **Conclusion générale**

## **Conclusion générale :**

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre de notre projet de fin de cycle intitulé « évolution des incoterms et leurs adaptations aux mutations du commerce international ». La visée de notre travail de recherche était d'analyser les Incoterms, les obligations des commerçants dans les contrats de vente internationale ainsi que l'impact des incoterms dans le calcul de la valeur en douane.

Nous avons commencé notre étude par la présentation de la chambre de commerce international, ces origines ainsi que ces missions.

Ensuite nous sommes passé à l'explication des termes de vente à l'international ou incoterms et leurs évolutions en analysant les différents changements qui ont été effectués depuis la date de leur création (1936) jusqu'à la dernière version (2020) où nous avons tenté de relever les principales caractéristiques et fonctions de ces derniers, en mettant l'accent sur la nature juridique des incoterms, tout en nous intéressant particulièrement à la réglementation Algérienne.

Nous avons présenté par la suite, les 11 incoterms (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) et leurs classifications. Les Incoterms sont classés selon plusieurs critères : selon type de vente (risque), mode de transport et par groupe.

Puis, nous avons retracé les obligations de l'acheteur et du vendeur avec les avantages et les limites des termes de vente à l'international.

Dans le troisième volet de ce travail, nous avons effectué une analyse des statistiques concernant l'utilité des incoterms en Algérie ; cette étape était vraiment compliquée à cause de manque de sources sur le terrain, alors on a eu recours juste aux sites internet pour réalisation de cette étape.

Finalement, l'attention a été portée sur l'utilité des incoterms et la valeur en douane, où nous avons pu répondre à plusieurs questions concernant la valeur en douane et le traitement des exemples de calcul de cette dernière en utilisant certains Incoterms.

Les Incoterms, également appelés conditions commerciales (contraction des mots anglais International Commercial Terms) sont : des éléments clés des contrats de vente internationaux, qui ont pour but de définir les « droits et devoirs des acheteurs (importateurs) et des vendeurs (exportateurs) qui participent à des échanges commerciaux internationaux et nationaux. Ils ont été créés en 1936 par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) ou (International Commercial Chamber « ICC » en anglais) à Paris, dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux. La réglementation applicable est édictée et publiée par cette même chambre.

La CCI a lancé les nouveaux Incoterms 2020, qui sont effectifs à partir du 1er Janvier 2020. En remplacement de celle de 2010. Ils ne contiennent pas de changement majeur, ils fournissent plus de clarté sur la façon d'utiliser les incoterms. La différence la plus importante qui réside dans cette dernière version est l'apparition d'un nouvel Incoterm DPU (Rendu au lieu de destination déchargé). Il remplace DAT (Rendu au terminal). Le lieu de destination peut être n'importe quel endroit et ne doit pas nécessairement être au terminal.

Les Incoterms s'expriment par une abréviation anglophone en trois lettres suivies de trois petits points. Les trois petits points définissant le lieu exact où s'applique la règle Incoterms négociée, cette précision géographique est très importante.

Les incoterms 2020, sont appliqués ensuite de façon mondiale comme une loi dans la mesure où ils sont intégrés dans le contrat de vente international et national et sont interprétés comme une clause contractuelle transposable dans le droit de chaque pays. C'est donc pour cette raison qu'aujourd'hui, tout exportateur ou importateur doit bien comprendre les incoterms, car ceux-ci restent encore un « grand flou ».

International Commercial Terms : Termes commerciaux qui déterminent la dévolution du risque et des coûts lors de transport de marchandises à l'international. Ils spécifient les obligations de l'acheteur et du vendeur en matière de transport, d'assurance et de dédouanement import-export. Les incoterms vont clarifier les points suivants :

Situer le point critique du transfert des risques du vendeur à l'acheteur dans le processus d'acheminement des marchandises permettant ainsi à celui qui supporte ces risques de prendre ses dispositions notamment en termes d'assurance,

- ✚ Indiquer qui doit souscrire le contrat de transport.
- ✚ Répartir les frais logistiques et administratifs aux différentes étapes du processus.
- ✚ Préciser qui prend en charge l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises.
- ✚ Fixer les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'importation ou d'exportation, le règlement des droits et taxes d'importations ainsi que la fourniture des documents.

Les incoterms ont été conçus dans le but de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés dans le commerce international. C'est ainsi que l'incertitude née d'interprétations différentes de ces termes par les divers pays peut-elle être évitée, ou de moins considérablement.

Autrement dit, les incoterms normalisent les pratiques contractuelles en permettant aux parties d'utiliser des mot-clé généralement reconnus, de s'étendre sur la signification la plus courante de ces mots-clés et d'éviter les malentendus lors de leurs utilisations.

Cependant ; ceci ne veut pas dire que les incoterms permettent de résoudre tous le problème pratique des commerçants internationaux, quelques problèmes demeurent toujours. Ceux –ci sont dus aux pratiques commerciales qui ne sont pas souvent uniformes aux variantes d'incoterms utilisées par les parties au contrat de vente internationale, qui peuvent être inappropriées ou ne pas être suffisamment claire. D'où les incoterms perdent leur notoriété, en plus de ces deux problème, on trouve également, celui qui résulte du fait que l'incoterms lui-même n'est pas suffisamment précis et/ ou les parties choisissent un terme inadapté.

Bien que les incoterms portent sur les obligations relatives au dédouanement de la marchandise tant à l'exportation qu'à l'importation, à l'emballage de la marchandise, ainsi que sur l'obligation de l'acheteur de prendre livraison et sur la preuve à fournir quant à la bonne exécution de ces obligations. Ceux-ci ne traitent en aucun cas, ni la question de transfert de propriété de la marchandise, ni les conséquences qu'entraînent les violations des dispositions contractuelles, ni encore l'exonération des responsabilités motivées par diverses contraintes tel que les événements fortuits.

Cela signifie que, les incoterms visent uniquement les droits obligations des parties contractantes en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendus. Donc ils portent exclusivement sur les relations entre le vendeur et l'acheteur en vertu d'un contrat de vente, non pas d'un contrat de transport, comme certains commerçants internationaux le pensent. Ce dernier est régi par les liners termes.

Par ailleurs, comme les pratiques commerciales ne sont, malheureusement, pas identiques dans le monde entier, les incoterms ne peuvent rien faire de plus que refléter les usages commerciaux les plus courants. A ce propos, il est recommandé aux parties contractuelles de bien se renseigner, avant de conclure leur contrat, sur les pratiques commerciales en vigueur dans le pays du partenaire.

La synthèse, que l'on pourrait tirer des résultats de l'enquête qui a été faite concernant l'utilisation des incoterms par les entreprises algériennes, c'est de constater que 98% des entreprises de l'échantillon utilise le maritime comme mode de transport principal lors des expéditions, et que 65,3% des entreprises utilise l'incoterm CFR, et 46,9% utilise le FOB dans le transport maritime en conteneur, alors que ces deux incoterms, ne devraient être utilisés que pour des envois conventionnels voyageant de port à port par voies maritime avec rupture de charge pour la marchandise aux dits ports. Ce qui, en toute logique, devrait en limiter l'emploi

aux matières premières, vrac solides ou liquides, d'un poids considérable, à faible valeur ajoutée, transportées en grandes quantités.

S'agissant d'utilisation des incoterms par les entreprises algériennes, il faut dire que cette étude nous a rassurer que les entreprises algériennes n'ayant recours en pratique qu'à un faible nombre d'incoterms et qu'ils sont souvent utilisés à mauvais escient par les entreprises étudiées à cause de leur manque de connaissance de cet outil. Donc avant tout, il est impératif de former au sein d'une entreprise toutes les équipes à l'utilisation des incoterms. Les vendeurs et les acheteurs devraient être le plus au courant des incoterms à utiliser à leur avantage.

L'utilisation des incoterms est très complexe. Mais l'entreprise ne doit surtout pas se contenter des conseils de son transitaire ou de son banquier. Il est donc impératif de former toutes les personnes concernées par les opérations internationales à l'utilisation des incoterms, surtout les acheteurs et les vendeurs qui négocient les prix, car bien souvent ceux-ci n'ont qu'un objectif en tête : obtenir la meilleure marge possible sans penser à négocier le bon déroulement du contrat. Ceux-ci seraient alors plus à même de négocier un incoterm au mieux de leurs intérêts.

La conclusion que l'on pourrait tirer des résultats de l'enquête des incoterms et à leur utilisation par les entreprises algériennes, c'est la confirmation que le CFR et le FOB reste encore majoritairement utilisé à l'international par les entreprises algériennes puisqu'il représente respectivement 80% et 56 % des incoterms utilisés par nos répondants, et que la réglementation nationale et des contraintes douanières influence le choix des incoterms..

La détermination de la valeur en douane désigne le processus permettant de déterminer la valeur en douane des marchandises. Elle sert de base pour:

- Le calcul des droits de douane, lorsqu'ils sont exprimés en pourcentage de la valeur des marchandises et connus sous le nom de droits «ad valorem»,
- Le calcul de la TVA sur les marchandises importées,
- L'élaboration des statistiques commerciales.

Ainsi nous avons constaté que les méthodes pour déterminer la valeur en douane sont réparties en deux (02) : la première dite la méthode primaire qui contient juste une méthode qui est celle de la valeur transactionnelle et l'autre secondaire ,elle est composée de cinq représenter comme suit :(Valeur transactionnelle de marchandises identiques, valeur transactionnelle de marchandises similaires , valeur basée sur le prix unitaire dans l'Algérie ,valeur déductive ,valeur calculée et méthode du dernier recours.

En général, La valeur en douane des marchandises importées est déterminée selon le Règlement Algérien n°952/2013 du Parlement et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le Code des Douanes de l'Algérie et plus particulièrement par les dispositions.

En conclusion, nous espérons que ce travail de recherche, aussi modeste que soit-il, pourra servir de source d'inspiration à tous ceux qui porteraient un intérêt à ce sujet. Nous aurions ainsi contribué à une nouvelle révision des incoterms « intelligents » d'ici 09ans (2030) qui seront publiés toujours par la même source (la CCI). Dans le sens où ce changement connaît des autres modifications deviendrait encore plus intéressante à étudier dans les années à venir au fur.

**La liste des figures :**

<b>Figure 1: La structure de l'OMC.....</b>	<b>14</b>
<b>Figure 2: Les Incoterms Maritimes de la version 2010.....</b>	<b>20</b>
<b>Figure 3: Les incoterms multimodaux de la version 2010.....</b>	<b>20</b>
<b>Figure 4:Récapitulatif d'évolution des incoterms depuis 2000 jusqu'au 2020.....</b>	<b>22</b>
<b>Figure 5: Histoire des incoterms .....</b>	<b>23</b>
<b>Figure 6: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm EXW .....</b>	<b>38</b>
<b>Figure 7: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm FCA.....</b>	<b>40</b>
<b>Figure 8: Répartitions des charges dans l'incoterm FAS.....</b>	<b>41</b>
<b>Figure 9: Répartitions des charges dans l'incoterm FOB .....</b>	<b>42</b>
<b>Figure 10: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm CFR.....</b>	<b>43</b>
<b>Figure 11: Obligation de l'acheteur et le vendeur de l'incoterm CPT .....</b>	<b>44</b>
<b>Figure 12: Présentation des charges de l'importateur et l'exportateur de l'incoterm CIF .....</b>	<b>45</b>
<b>Figure 13: Présentation des charges de l'importateur et l'exportateur de l'incoterm CIP .....</b>	<b>46</b>
<b>Figure 14: Répartition des frais, risque et assurance par les deux parties de l'incoterm DAP.....</b>	<b>48</b>
<b>Figure 15: Les risques et les coûts à la charge des deux parties liés à l'incoterms DPU .</b>	<b>49</b>
<b>Figure 16: Les risque et les couts à la charge de deux parties lies à l'incoterms DDP ....</b>	<b>50</b>
<b>Figure 17: Pourcentage d'utilisation de mode de transport par l'entreprise.....</b>	<b>60</b>
<b>Figure 18: Le choix d'un incoterm par l'entreprise.....</b>	<b>61</b>
<b>Figure 19: Le service responsable des contrats de vente au niveau des entreprises internationales .....</b>	<b>62</b>
<b>Figure 20: Méthodes du calcul de la valeur en douane.....</b>	<b>64</b>
<b>Figure 21: détermination de valeur en douane de vente de marchandises .....</b>	<b>76</b>
<b>Figure 22: Vente de la marchandise et le calcul de la valeur en douane.....</b>	<b>77</b>
<b>Figure 23: La vente dans un entrepôt douanier .....</b>	<b>77</b>
<b>Figure 24: Le processus de vente dans un entrepôt douanier .....</b>	<b>78</b>

**La liste des tableaux :**

<b>Tableau 1: Evolution des incoterm de1936-2020.....</b>	<b>22</b>
<b>Tableau 2: Les obligations respectives du vendeur et l'acheteur .....</b>	<b>25</b>
<b>Tableau 3: Classification des incoterms selon les modes de transport.....</b>	<b>36</b>
<b>Tableau 4:Les groupes d'incoterms.....</b>	<b>36</b>
<b>Tableau 5: La répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur de l'incoterm DUP... </b>	<b>49</b>
<b>Tableau 6: La répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur de l'incoterm DDP... </b>	<b>51</b>
<b>Tableau 7: Tableau synoptique de la répartition des frais par incoterm 2020 .....</b>	<b>52</b>
<b>Tableau 8: Présentation des frais a ajouté ou à exclure de la valeur en douane selon l'incoterm choisi .....</b>	<b>78</b>
<b>Tableau 9: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane de l'incoterm EXW .....</b>	<b>79</b>
<b>Tableau 10: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane avec un incoterm FOB .....</b>	<b>80</b>
<b>Tableau 11: Présentation d'un exemple de calcul de la valeur en douane avec l'incoterm DDP.....</b>	<b>81</b>

## **Bibliographie :**

### **Liste des ouvrages :**

- ❖ Denis chevalier, Même-Guide MOCI, « Incoterms 2000, tous les mécanismes » hors-série n°03, 1999, page17
- ❖ Jean Ramburg « Guide ICC des incoterms 2000 » édition ICC Publishing SA, page 67
- ❖ J.BELOTTI, « Le transport international de marchandises », VUIBERT, PARIS, 1992, P82
- ❖ HADDAD.S (et collectif), les incoterms 2000, édition pages bleues, Algérie, 2009, P31

### **Liste des mémoires :**

- ❖ SAIDJ Bouras, « La gestion d'une opération d'importation Cas : ENIEM Tizi-Ouzou », mémoire master 2 en Commerce et Finance Internationale, UMMTO, Promotion 2016/2017
  
- ❖ Melle KORICHE OUAHIBA, BOUNOUAR KARIMA, mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de licence en science économique, sous le thème l'adaptation des incoterms aux mutations de commerce international, université de Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, option : économie international, Promotion : 2006/2007
  
- ❖
- ❖ YAHIAOUI Bahla et HADIBI Sabrina, , master 2 science commerciale, « Optimisation des Opérations Import-Export et Douane : Cas de L'utilisation des RDE à L'IDD de Bejaia » Option : Commerce International et Logistique, Promotion : 2019/2020

### **Liste des revues :**

- ❖ Revue des sciences commerciale, numéro Spécial 01, 2017, Fodil TIGHILT, département sciences de gestion, faculté des sciences économiques, des sciences commerciales et des sciences de gestion, université de Bejaia

### **Sites internet :**

<https://www.scribd.com>

<http://asianews.chez.com>

[https:// www.wto.org](https://www.wto.org)

[https:// iccwbo.org/](https://iccwbo.org/)  
[https:// www.riverchelles.fr](https://www.riverchelles.fr)  
[https:// vinalinklogistics.com](https://vinalinklogistics.com)  
<https://www.livingstonintl.com>  
<https://www.slidereshare.net>  
[www.univbejaia.dz](http://www.univbejaia.dz)  
<https://cours-de-droit.net>  
[https:// www.tdcorrige.com](https://www.tdcorrige.com)  
<https://www.douane.gouv.fr>  
<https://siam-shipping.fr>  
<https://gcloudbelgium.sharepoint.com>  
<https://www.douane.gouv.fr>  
<https://gcloudbelgium.sharepoint.com>  
[http:// iccbo-org](http://iccbo-org)  
<https://gcloudbelgium.sharepoint.com>  
<https://gcloudbelgium.sharepoint.com>  
[https:// d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net](https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net)  
<http://www.globalshipping.com.tn>  
[https:// slideplaver.fr](https://slideplaver.fr)  
[https:// www.objectif-import-export.fr.](https://www.objectif-import-export.fr)  
[https:// debitoor.fr](https://debitoor.fr)  
[https:// www.douane.gouv.fr](https://www.douane.gouv.fr)  
[https:// www.douane.gov.dz](https://www.douane.gov.dz)  
<https://logistics.public.lu>

## Table des matières :

Introduction générale :	7
Chapitre 1 : approche générale sur les Incoterms.....	11
Introduction :	11
Section 01 : La chambre de commerce international :	11
I-Présentation de la chambre de commerce international (CCI) :	11
II-Historique de la CCI :	11
III-Les missions de la CCI :	12
VI- Les objectifs de la CCI :	13
V-Fonctionnement de la CCI :	13
1- Conseil :	13
2 - Présidence, Conseil exécutif et secrétaire général.....	14
3- Les commissions :	14
Section 02 : Présentation des Incoterms :	15
I- Historique des incoterms :	15
1-Les différentes versions des incoterms de 1936 à 2020 :	15
1-1-Première version des incoterms 1936 .....	15
1-6- Sixième Version 1990 : une révision complète .....	17
1-7- Septième version des incoterms 2000 : Modification des obligations de dédouanement.....	18
1-8- Huitième version des incoterms date 2010 : Réflexion sur le paysage commercial.	18
1-9 Neuvième version les incoterms du 1 <sup>er</sup> janvier 2020 : Regard vers l'avenir.....	20
II- Les caractéristiques des incoterms :	24
1- Le caractère facultatif :	24
2- Le caractère général :	24
3- Le caractère international :	24
4- Le caractère universel :	24
III- Rôles des incoterms.....	24
1-Les fonctions des Incoterms :	24
1-1-Première fonction :	24
1-2- Deuxième fonction :	25
1-3- Troisième fonction :	25
2-Le jeu miroir des incoterms :	25
2-1- Clause A1/B1 : « Obligation d'échange de la marchandise contre le paiement » :...	26
2-3- Clause A3 /B3 : « Contrats de transport et d'assurances. ».....	26
2-4- Clause A4/B4 : « Livraison et la prise de livraison » :	27
2-5- Clause A5 /B5 : « Transfert des risques » :	27

2-6- Clause A6/B6 : « Répartition et transfert des frais » : .....	27
2-7- Clause A7/B7 : « Avis donné à l'acheteur et au vendeur (notification) » : .....	28
2-8- Clause A8 /B8 : Preuve de livraison, document de transport ou données informatisées.....	29
2-9- Clause A9 : « le vendeur prend au charge la vérification de l'emballage » : .....	30
2-10- Clause B9 : « inspection avant expédition » : .....	30
2-11- Clause A10 /B10 : « Autre obligation » : .....	30
3- La nature juridique des incoterms : .....	31
3 -1-Présentation : .....	31
3-2-L'utilisation des incoterms en Algérie : .....	32
Conclusion : .....	33
Chapitre II : configuration des incoterms.....	35
Introduction : .....	35
Section 01 : Classification des incoterms : .....	35
I-Classement des incoterms : .....	35
1-Le classement en fonction du risque (type de vente) : .....	35
II-Analyse détaillée des incoterms 2020 : .....	37
1-Groupe E : .....	37
2-Le groupe " F " = FREE ou FRANCO : .....	39
2-1- FCA= FREE CARRIER (lieu convenu) : .....	39
2-2- Incoterm FAS: Free along Side Ship ou Franco le long du navir:.....	41
2-3- Incoterm FOB: Free On Board ou Franco Bord: .....	41
3-Les incoterms du groupe C (CFR, CIF, CPT et CIP) .....	43
3-1- Incoterm CFR: Cost and freight, coût et fret. ....	43
3-2- CPT = Carriage Paid To – Port Payé jusqu'à : .....	44
3-3- CIF = Cost, Insurance, Freight – Coût, Assurance et Fret.....	44
3-4- Incoterm CIP: Carriage and Insurance Paid to - Port Payé, Assurance Comprise: ...	45
4- Les incoterms du groupe D (DAP, DPU et DDP) : .....	46
4-1 DAP : Delivred at Place - Rendu au lieu de destination: .....	46
4-2- DPU : Delivred at Place Unloaded - (Rendu au lieu de destination déchargé) : .....	48
4-3 L'incoterm DDP : Delivered Duty Paid - rendu droits acquittés. ....	49
Section02 : Critères du choix, avantages et limites des incoterms.....	53
I-Critères du choix d'un incoterms.....	53
1-La compatibilité de l'incoterm avec l'emballage : .....	53
2-La compatibilité de l'incoterm choisi avec le mode de transport : .....	53
3-La compatibilité de l'incoterm avec le contrat d'assurance : .....	54
4-La détermination du prix de revient du produit importé selon l'incoterm : .....	54

5-La compatibilité de l'incoterm choisi avec le contrat de financement.....	54
6-La compatibilité de l'incoterm choisi avec la réglementation douanière : .....	55
II-Avantages et limites des incoterms : .....	55
1-Avantage des incoterms : .....	55
2-Les limites des incoterms .....	56
Conclusion : .....	57
Chapitre III : utilisation des incoterms et valeur en douane.....	59
Introduction : .....	59
Section 01 : Utilisation des incoterms par les entreprises Algériennes.....	59
I-L' échantillon utilisé : .....	59
II-Les principaux résultats de l' enquête : .....	60
Section 02 : Incoterms et valeur en douane.....	62
I-Présentation de la valeur en douane : .....	62
1-Origine de la valeur en douane .....	62
2-Pourquoi faut-il calculer une valeur en douane ? .....	62
3-Comment calculer une valeur en douane ? .....	63
4-Les méthodes de calcul de la valeur en douane.....	63
4-1-Méthode primaire (méthode de la valeur transactionnelle) : .....	64
4-2- Les méthodes secondaires : .....	66
4-2-1 Valeur transactionnelle des marchandises identiques: .....	67
4-2-2 Valeur transactionnelle des marchandises similaires: .....	69
4-2-3 Valeur basée sur le prix unitaire en Algérie (valeur déductive) : .....	69
4-2-4-La méthode de la valeur calculée: .....	72
4-2-5 Méthode de derniers recours : .....	74
II-Exemple de calcul de la valeur : .....	76
1-La valeur transactionnelle à retenir en cas de ventes en chaîne avant importation ou de vente en entrepôt douanier : .....	76
2-Ventes en entrepôt douanier à l'importation .....	77
4-Calcul de la valeur en douane avec certain Incoterms : .....	79
4-1-L'Incoterm EXW : .....	79
4-2L'Incoterm FOB .....	80
4-3L'Incoterm DDP : .....	80
Conclusion générale : .....	84
La liste des figures : .....	89
La liste des tableaux : .....	90
Bibliographie : .....	91
Table des matières : .....	93

### **Résumé :**

La conclusion d'un contrat de vente internationale de marchandises est basée sur le principe de la liberté contractuelle. À cet effet, les lois nationales permettent aux parties de choisir les règles de droit ou encore l'usage international applicable à leur contrat. Il est courant dans ce genre d'activité pour les contractants d'insérer un Incoterm.

Le terme « Incoterm » est la contraction du terme anglais International Commercial Terms (In .Co.Terms) qui ont été créés en 1936 par la Chambre de commerce. Ces derniers sont des terms en trois lettres qui définissent les obligations réciproques des parties au contrat de vente (vendeur et acheteur). Ils sont révisés régulièrement par la « CCI » tous les 10ans depuis 1990, afin de s'adapter aux changements des pratiques du commerce international.

Cependant, les incoterms ne définissent pas le transfert de propriété des biens. C'est le paiement total de la facture qui permet au client d'être propriétaire des marchandises achetées.

### **Mots clés :**

**Le contrat de vente, la liberté contractuelle ; la CCI, Incoterm**

### **Abstract:**

The conclusion of a contract for the international sale of goods is based on the principle of contractual freedom. To this end, national laws allow the parties to choose the rules of law or international usage applicable to their contract. It is common in this kind of mercantile activity for contractors to insert an Incoterm.

The term "Incoterm" is a contraction of the English term International Commercial Terms (In .Co.Terms) were created in 1936 by the Chamber of Commerce. These are three-letter terms that define the reciprocal obligations of the parties to the sales contract (seller and buyer). They have been revised regularly by the "ICC" every 10 years since 1990, in order to adapt to changes in international trade practices.

However, the Incoterms do not define the transfer of ownership of goods. It is the total payment of the invoice that allows the customer to own the goods purchased.