

Module : Techniques du Commerce International

L3 Commerce International et Logistique

Enseignant : M. AIT ATMAE B.

CHAPITRE 02 : LES INCOTERMS (INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS)

Le commerce international de marchandises fait intervenir principalement trois acteurs (ou leurs représentants), l'exportateur, l'importateur et le transporteur. Par conséquent, se pose la question de la charge du *risque* lié à *l'acheminement* des marchandises d'un pays vers un autre pays. D'où l'importance des *Incoterms*.

1. DEFINITION ET CONTENU

1.1- Définition :

Les **InCoTerms (International Commercial Terms)** ou **Conditions Internationales de Ventes (CIV)** en français, réunissent les conditions générales de vente et d'achat dans le cadre de contrats commerciaux à l'international, notamment celles relatives à la livraison. Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur (importateur) et le vendeur (exportateur) lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international. Les Incoterms déterminent les règles appliquées dans le **commerce international**, c'est-à-dire les obligations du vendeur et de l'acheteur, et particulièrement les modalités de livraison des marchandises, telles que :

- ✓ La prise en charge du transport ;
- ✓ Les assurances ;
- ✓ Les formalités douanières ;
- ✓ Les droits et les taxes ;
- ✓ Les transferts des risques inhérents au transport.

Les Incoterms ont été établis par la *Chambre de Commerce Internationale* (CCI) en 1936. Le but de ces normes internationales était et est d'ailleurs toujours de fixer un cadre de conditions générales de vente facilitant les transactions commerciales dans le domaine de l'import-export. Ainsi, les Incoterms peuvent être utilisés dans le monde entier et sont mis à jour suivant les évolutions économiques mondiales et les grandes tendances dans le commerce international. De ce fait, en 2020, une nouvelle version des Incoterms a été publiée, venant remplacer celle de 2010 qui commençait à être obsolète.

- ✓ *La Chambre de Commerce Internationale (ICC : International Chamber of Commerce) est un organisme créé en 1919 et basé à Paris dont le but est de représenter les entreprises de tous les pays et de favoriser les échanges commerciaux.*

Les incoterms ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000, 2020, 2020) afin de tenir compte des évolutions des techniques utilisées par les opérateurs du commerce international.

Aujourd'hui, ces clauses sont presque universellement reconnues, par l'ensemble de la communauté internationale, et elles sont enseignées dans de nombreux cursus.

Mais il faut savoir que les incoterms, n'ont dans tous les cas, pas vocation à se substituer à la négociation contractuelle. Bien plus, ils véhiculent en eux-mêmes un certain nombre d'imprécisions qui rendent leur usage complexe pour des néophytes.

1.2- Le contenu des incoterms

Les incoterms sont définis de sorte à ce qu'ils puissent encadrer et de façon détaillée les contrats signés dans le cadre des opérations de commerce extérieur.

1.2.1- La répartition des frais : jusqu'où l'exportateur supporte-t-il les frais d'acheminement ? Dans une opération de commerce international, l'acheminement de la marchandise nécessite souvent plusieurs transports, des dédouanements aussi bien à l'import qu'à l'export, des chargements et des déchargements. Les incoterms proposent aux parties concernées une panoplie de dispositions au sujet de la répartition des frais.

1.2.2- Le transfert de risques : jusqu'où les risques sont-ils supportés par l'exportateur ? La CCI ayant défini les incoterms a été assez prudente sur la question des risques. Il faut dire que les cadres juridiques nationaux ont chacun leurs règles particulières dans ce domaine, d'où la difficulté de se fixer sur une règle figée.

Mais il est important de savoir qui doit supporter les **coûts et frais supplémentaires** qui peuvent survenir en cours de voyage, aussi bien que les **avaries** qui peuvent être causées aux marchandises.

C'est ainsi que les incoterms déterminent un point de transfert des risques. **Initialement**, le risque repose sur **l'exportateur**. A la **fin de l'opération**, il repose sur **l'importateur**.

1.2.3- Les documents à fournir : qui de l'importateur ou de l'exportateur doit fournir les documents nécessaires à l'acheminement des marchandises? Les incoterms apportent une réponse claire à cette question. Ces documents ont déjà été présentés dans le **chapitre 01**.

1.3- Le rôle des InCoTerms

- Les Incoterms permettent la *répartition des frais de transport*. Ils définissent les responsabilités et les obligations d'un exportateur et d'un importateur dans le cadre de contrats de commerce internationaux, notamment au regard du chargement, du transport, du type de transport, des assurances et de la livraison ;
- Ils permettent aussi de *déterminer le lieu de transfert des risques*, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui de l'exportateur ou de l'importateur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport, le lieu de transfert de risque correspondant également au lieu de livraison de la marchandise. Les Incoterms définissent les obligations de livraison qui incombent, en termes de délai, au vendeur ;
- Le **troisième rôle des Incoterms** concerne la *fourniture des documents et des informations*. Qui, de l'exportateur ou de l'importateur, doit fournir tel document ou tel autre ? Cette question 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.

1.4- Les changements contenus dans la version 2020

Introduits pour la première fois en 1936, ils ont été révisés régulièrement pour tenir compte de l'évolution du commerce international ; depuis 1980, ils sont mis à jour tous les 10 ans. Les révisions des Incoterms concernent autant leur fond que leur forme, elles améliorent certains aspects et apportent une explication détaillée sur la façon de choisir la règle la plus appropriée pour un contrat de vente.

La Chambre De Commerce Internationale (CCI) a procédé, comme elle le fait donc, régulièrement, à la mise à jour des Incoterms concernant leurs conditions de commerce international pour la vente de marchandises. La nouvelle version des Incoterms 2020 est entrée en vigueur le 1er janvier 2020.

Bien évidemment, les Incoterms (version 2020) tiennent 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.

Certains des changements dans la nouvelle édition des Incoterms 2020 sont :

- ✓ **DAT changera pour devenir DPU** : DAT signifie « *Delivered-At-Terminal* » (livré au terminal) et remplacé par DPU, qui veut dire « *Delivered-At-Place Unloaded* » (livraison déchargée sur place). Il s'agit de l'évolution ayant l'impact le plus significatif en termes d'évaluation en douane.

Dans la version 2010, la seule différence entre **DAT** et **DAP** se situait dans le fait que pour le **DAT**, le vendeur livrait les marchandises une fois **déchargées** du moyen de transport se présentant sur le terminal, alors que pour le **DAP**, les marchandises étaient considérées comme livrées une fois mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport sans être déchargées.

Dans la version 2020, nous constatons une double mise à jour des règles DAT et DAP :

- L'ordre dans lequel apparaissent les deux Incoterms a été inversé : le DAP, où la livraison intervient avant le déchargement des marchandises à destination, arrive à présent avant l'ancien DAT ;
 - L'appellation **DPU (Delivered at Place Unloaded, livraison déchargée sur place)**, remplace la règle DAT (livré au terminal), dans la mesure où le lieu de destination n'est pas seulement un terminal. Ce dernier signifie que l'exportateur livre les marchandises et transfère les risques à l'importateur une fois les marchandises déchargées au lieu de destination convenu. Le dédouanement à l'importation et les frais afférents demeurent à la charge de l'importateur ;
 - **Intégration de dispositions relatives à la sécurité** : intrinsèquement liés aux exigences de transport, une rubrique spécifique aux impératifs de sûreté-sécurité a été intégrée dans la version 2020, ainsi que les coûts inhérents à ces impératifs.
- ✓ **Changement d'assurance concernant les CIP/CIF** : La version 2010 imposait au vendeur un niveau de couverture minimale identique pour les deux règles. La règle Incoterms **CIP** impose désormais une obligation de couverture « **tous risques** », qui augmente le niveau d'assurance et donc le coût de la prime à la charge du vendeur.
 - ✓ **Clarification des coûts** : La version 2020 a défini les obligations de coût pour l'acheteur et le vendeur. Le principe est que le **vendeur est responsable des frais jusqu'au point de livraison** et **l'acheteur, pour les frais au-delà de ce point**. Ce changement apporte une réponse au sujet du nombre croissant de différends au sujet de la répartition des coûts, notamment ceux qui surviennent à l'intérieur ou à proximité du port de livraison.
 - ✓ **Exigences en matière de sécurité** : La sécurité des transports est devenue la nouvelle norme (exemple : **contrôle obligatoire des conteneurs**). Les Incoterms 2020 placent les exigences liées à la sécurité du transport au premier plan.
 - ✓ **FCA et FOB** : Le terme FOB est généralement utilisé pour les envois de conteneurs. De ce fait, l'exportateur prend des risques car il perd le contrôle du conteneur à son arrivée au port et reste responsable jusqu'au chargement du conteneur, ce qui l'expose aux coûts et risques. L'Incoterms a été modifié pour permettre aux parties de convenir que l'importateur ordonne au transporteur d'émettre le connaissement de bord à l'exportateur.

C'est-à-dire que désormais, l'acheteur peut instruire le transporteur d'émettre un connaissement de bord après avoir fait le chargement au vendeur. Le vendeur sera

tenu de remettre le connaissement à l'acheteur. Lorsque cette option est utilisée, le vendeur n'assume aucune obligation envers l'acheteur en ce qui concerne les conditions du contrat de transport.

2- CATEGORIES DES INCOTERMS

Les incoterms sont définis par des sigles répartis en deux catégories :

- **les incoterms de vente au départ** (famille des E, C ou F) : les risques du transport principal sont supportés par l'acheteur (importateur) ;
- **les incoterms de vente à l'arrivée** (famille des D) : les risques du transport principal sont supportés par le vendeur (exportateur) ;

Il est impératif de préciser, derrière le sigle de l'incoterm, un lieu géographique précis.

Le *choix de l'incoterm* résulte de la *négociation commerciale*, mais aussi des *pratiques commerciales* sur un marché donné, ainsi que des *capacités organisationnelles* de l'entreprise. Ce choix conditionne le montant du contrat de transport.

Les Incoterms concernent le transfert des risques, et non le transfert de propriété.

Tableau : Les quatre familles d'incoterms

Groupe E		Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur	EXW
Groupe F	<i>Free</i> ou franco	Le vendeur n'assume ni les risques, ni les coûts du transport principal.	FCA, FAS, FOB
Groupe C	<i>Cost or carriage,</i> Coût ou transport	Le vendeur assume les coûts du transport principal, mais pas les risques du transport principal	CFR, CIF, CPT, CIP
Groupe D	<i>Delivered</i> livrer	Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal.	DDP, DPU, DAP

2.1- Types d'Incoterms (selon le mode de transport)

Il existe deux familles d'**Incoterms**.

- ✓ Incoterms de transport international maritime : FAS, FOB, CFR, CIF (Ces Incoterms sont valables uniquement si le point de départ et le point d'arrivée sont des ports maritimes ;
- ✓ Les autres incoterms (tous modes de transport) : EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP

2.1.1- Les Incoterms spécifiques au transport maritime et fluvial : Ils comprennent :

- **FAS ou Free Along side Ship** (Franco le long du navire/Transfert de risque sur le quai du port de départ) : L'exportateur assume les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. Il prend aussi en charge les formalités d'exportation, les frais, les droits et les taxes. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. A partir de ce moment, le transfert de risques et de frais intervient. C'est alors à l'importateur de supporter les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport de la marchandise du port d'arrivée jusqu'au lieu de destination finale.
- **FOB ou Free On Board** (Franco à bord/Transfert de risque une fois la marchandise chargée sur le bateau par le vendeur) : La marchandise est livrée sur le bateau choisi par l'importateur. Le *transfert de risques et de frais* est établi une *fois la marchandise sur le bateau*. L'exportateur règle alors les frais de transport du lieu de fabrication jusqu'au port d'embarquement (de chargement). Il paie aussi les frais de chargement et prend en charge les formalités douanières ainsi que les frais, les droits et les taxes liés au **dédouanement à l'exportation**.
- **CFR ou Cost and Freight** (Coût et fret/Transfert de risque une fois la marchandise chargée dans le bateau) : Le transfert de risques s'opère lors de la livraison des marchandises à bord du bateau dans le port d'embarquement. *L'exportateur assume les frais de transport jusqu'au port de destination ainsi que les frais de chargement*. Il doit également assumer les formalités d'export, les droits et les taxes. *L'importateur lui, supporte les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination y compris le déchargement*.
- **CIF ou Cost, Insurance and Freight** (Coût, assurance et fret) : Les modalités de ce terme commercial sont similaires à celles de CFR, à la différence que *l'exportateur assume également les frais d'assurance* (et donc les risques) jusqu'au port de destination.

2.1.2- Les Incoterms utilisés pour tous modes de transport : Ils comprennent :

- **EXW ou Ex-Works** (A l'usine) : *L'importateur est en charge du transport et en supporte les risques jusqu'à la destination finale*. Il supporte également les formalités d'exportation et d'importation ainsi que les droits et taxes. L'exportateur pour sa part, ne s'occupe que de l'emballage de la marchandise.
- **FCA ou Free Carrier** (Franco transporteur) : Avec cette formule, l'exportateur remet la marchandise à un transporteur choisi et payé par l'importateur. *Le transfert de risques est actif lors de la remise des marchandises entre l'exportateur et le transporteur*. L'exportateur prend à sa charge *les formalités, les frais d'exportation, les droits et les taxes*. *L'importateur, quant à lui, prend à sa charge le transport jusqu'à la destination finale ainsi que les formalités à l'import*.
- **CPT ou Carriage Paid To** (transport payé jusqu'à) : L'exportateur prend en charge les frais de transport maritime jusqu'au port destination. Le transfert de risque se fait

lorsque les marchandises sont mises à disposition du premier transporteur. Les frais d'assurance sont pris en charge par l'importateur.

- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To** (transport payé, assurance comprise, jusqu'à) : Dans le cas de ce terme commercial, il s'agit des mêmes modalités que pour le CPT. Cependant, l'exportateur doit fournir à l'importateur une police d'assurance couvrant le risque de perte et de dommage sur la marchandise.
- **DAP ou Delivered at Place** (livré au lieu de destination), anciennement DAF, DES et DDU : Le vendeur organise le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu en assumant les coûts et les risques. L'acheteur prend en charge le déchargement ainsi que les formalités, les droits et les taxes à l'importation.
- **DPU ou Delivered at Place Unloaded** : en remplacement du DAT « *Delivered-At-Terminal* » : livré au lieu de destination, déchargé. C'est-à-dire que le transfert du risque intervient une fois la marchandise déchargée sur le lieu de destination. Le dédouanement à l'importation et les frais annexes sont à la charge de l'importateur
- **DDP ou Delivered Duty Paid** (Livré, droits acquittés) : L'exportateur livre les marchandises au lieu de destination prévu dans le contrat (prêtes pour le déchargement) et s'acquitte des frais de douanes, des droits et des taxes en douane. L'importateur, pour sa part, prend en charge uniquement les frais de déchargement.

Au regard de cette succincte présentation, il apparaît que les incoterms jouent un rôle central dans le transfert du risque lors des opérations de commerce international de marchandises. Ainsi, l'importance pour les acteurs du commerce international, notamment les exportateurs et les importateurs, de maîtriser le sens des Incoterms est capital afin de toujours choisir en connaissance de cause de toutes leurs implications.