

Les incoterms

Définition

InCoTerms. Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International Commercial Terms », signifiant « termes du commerce international » et traduite en français par « C.I.V. » ou « conditions internationales de vente ».

Les Incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce Internationale. Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Le but des Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties 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.

Incoterms et formalités douanières

L'Incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et acheteur, ce qui n'est pas sans incidence sur la mise en oeuvre de l'amendement sûreté du code des douanes communautaire au travers d'ICS et ECS. Dans le cadre de la communication de ces données sûreté-sécurité, les Incoterms proposent une réponse utile à la question cruciale du "qui fait quoi".

De plus, les **Incoterms** sont aussi, indirectement, des outils d'optimisation des règles de la valeur en douane, contribuant au soutien de la performance économique des opérateurs du commerce international.

La réforme des Incoterms 2010

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 entreront en vigueur le 1er janvier 2011.

Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

- Les termes **DAF** (Delivered At Frontier), **DES** (Delivered At Ship), **DDU** (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme **DAP** (Delivered At Place).
- Le terme **DEQ** (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme **DAT** (Delivered At Terminal).

Désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis entre deux familles:

- les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures,
- les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

Quelques modifications touchent par ailleurs les termes **FOB**, **CFR** et **CIF**, pour lesquels la notion de « passage de bastinage » a disparu, ainsi que le terme **DDP**, qui recouvre désormais une nouvelle répartition des certains frais.

Afin d'éviter toute confusion, le choix des nouvelles règles 2010 devra être précisé par la mention de l'Incoterm, accompagnée de la date « 2010 » et de l'adresse de livraison la plus précise possible (il pourra par exemple s'agir d'une rue et d'un numéro).

Les Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures

- **FAS** ou **Free Alongside Ship** (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement: cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB** ou **Free On Board** (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert de risque et de frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

- **CFR** ou **Cost and Freight** (Coût et fret)

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

- **CIF** ou **Cost, Insurance and Freight** (Coût, assurance et fret)

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

A noter :

- Ces quatre termes ne conviennent pas au transport par conteneur, car les marchandises sont alors livrées au transporteur à un terminal, c'est-à-dire avant d'être placées le long du navire ou à bord du navire.
- Les termes en C présentent la caractéristique de prévoir un transfert de risque à un point différent du transfert des frais: alors que les risques sont transférés à l'acheteur lors de la livraison (placement à bord), le vendeur acquitte les frais de transport (CFR) ou de transport et d'assurance (CIF) jusqu'au port de destination. Les deux points doivent donc être clairement identifiés dans le contrat.

Les Incoterms utilisables pour tous les types de transports

- **EXW** ou **Ex-Works** (A l'usine)

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

- **FCA** ou **Free Carrier** (Franco transporteur)

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

- **CPT** ou **Carriage Paid To** (Port payé jusqu'à)

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

- **CIP** ou **Carriage and Insurance Paid To** (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

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

- **DDP** ou **Delivered Duty Paid** (Rendu droits acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations. En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.

La version 2000 du terme **DDP** prévoyait que l'acheteur prenait en charge toutes les inspections à l'exception des opérations « diligentes » par les autorités du pays d'exportation.

Les deux nouveaux termes 2010

- **DAT** ou **Delivered At Terminal** (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)

Ce terme remplace le terme **DEQ**.

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

- **DAP** ou **Delivered At Place** (Rendu au lieu de destination convenu)

Ce terme remplace les termes **DAF**, **DES** et **DDU**.

Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

Les quatre termes 2000 qui disparaissent

Quatre Incoterms ne sont pas repris dans les règles 2010.

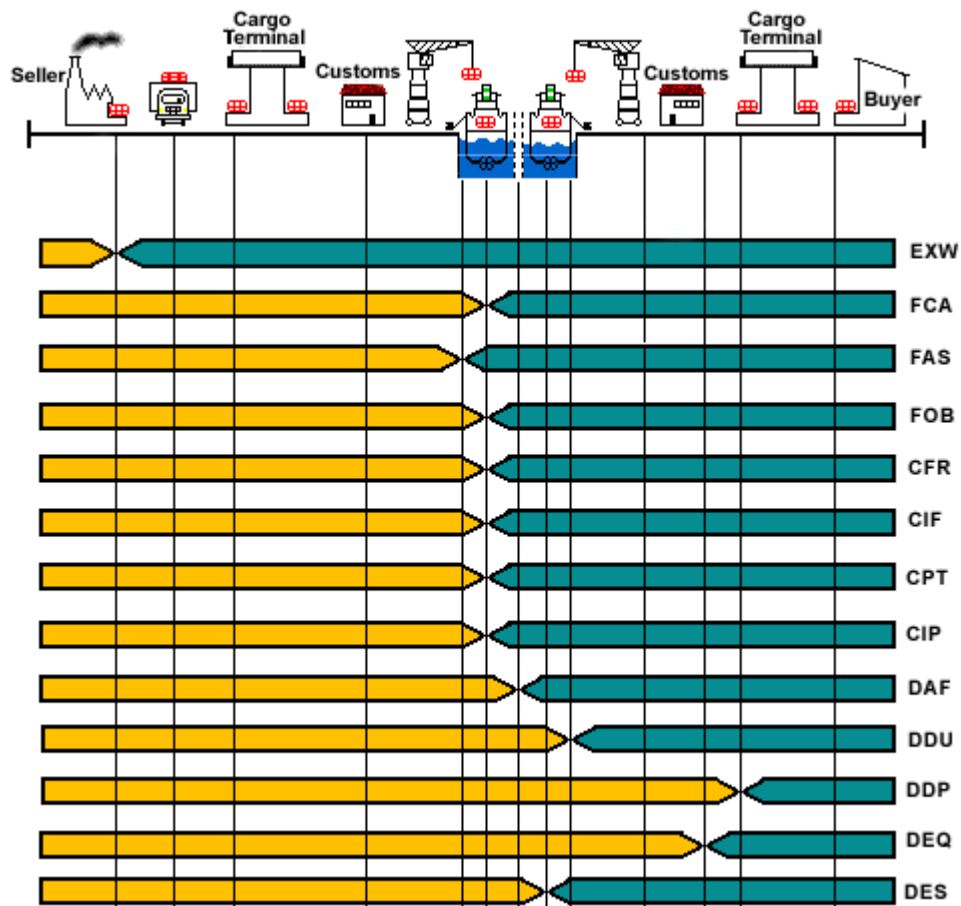
La Chambre de Commerce Internationale recommande de les remplacer par les deux nouveaux termes :

- le **DAF**, le **DES** et le **DDU** peuvent être remplacés par le **DAP**,

- le **DEQ** peut être remplacé par le **DAT**.

Néanmoins, il reste possible de continuer d'utiliser les termes anciens.

En effet, les règles Incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs du commerce international. Elles sont donc un outil et non une obligation. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de remettre en question les contrats déjà conclus. Dans une optique de sécurisation de vos relations commerciales, l'utilisation des règles 2010 est toutefois recommandée pour les contrats à venir.



Source : www.businessonlybusiness.com