

FASCICULE

09

# LES INCOTERMS 2020

also available in English

TOUT ÉCHANGE INTERNATIONAL DE MARCHANDISE EST OBLIGATOIREMENT ASSOCIÉ A UN NIVEAU DE PRESTATIONS NÉGOCIÉ PAR LES PARTENAIRES COMMERCIAUX. LE RÔLE ESSENTIEL ET INCONTOURNABLE DE **L'INCOTERM** EST DE PRÉVOIR LA RÉPARTITION DES OBLIGATIONS S'Y RAPPORTANT ET DES FRAIS EN DÉCOULANT, AINSI QUE LA RÉPARTITION DES RISQUES ENTRE LES EXPORTATEURS ET LES IMPORTATEURS

## 1. DÉFINITION

Les Incoterms®, contraction des termes anglais « International Commercial Terms », constituent l'ensemble codifié des dispositions contractuelles standards relatives au transport des marchandises.

Définis par la Chambre de Commerce Internationale (ICC<sup>1</sup>), les Incoterms® sont révisés tous les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international.

Ces règles d'usage définissent de manière codifiée les conditions de livraison des marchandises dans le cadre d'un contrat de vente.

Plus précisément, les Incoterms® permettent de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur, la répartition des coûts de transport, ainsi que le lieu de livraison qui représente le point de transfert des risques du vendeur à l'acheteur.

## 2. MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Les Incoterms ou conditions contractuelles de livraison régissent près de 95% des opérations internationales.
- Ils ne portent que sur le flux des marchandises, et concernent exclusivement l'exportateur qui n'est pas forcément le vendeur, et l'importateur qui n'est pas forcément l'acquéreur.
- Ils déterminent pour l'exportateur (vendeur éventuellement) les obligations de livraison qui lui sont imputables, le moment du transfert de risques vers l'importateur, les prestations qu'il peut intégrer dans sa facture et les documents et/ou informations qu'il est tenu de fournir pour la bonne exécution de l'opération internationale.
- Ils servent dans les opérations avec les pays tiers comme dans les échanges au sein de l'Union européenne.
- En aucun cas ils ne déterminent le transfert de propriété qui doit être précisé dans le contrat liant les partenaires commerciaux.
- Les Incoterms ne sont pas une loi mais une recommandation de l'ICC ; il est donc important de préciser à quelle version l'opération fait référence. La dernière version, celle de 2020, objet de la publication ICC 723EF, est la plus adaptée au monde actuel.
- Ils sont au nombre de 11 dans la dernière version, et 8 d'entre eux prévoient uniquement des obligations de mise en expédition pour l'exportateur.

1. International Chamber of Commerce

### 3. PRÉCONISATIONS POUR L'APPLICATION DES INCOTERMS

- Avant toute prise de décision, il est fondamental d'analyser de manière précise le flux physique qui peut être différent du flux financier.
- Seul le flux physique est concerné par les Incoterms.
- Il est important de savoir que l'administration douanière n'en reconnaît que les versions 2010 et 2020.
- Les opérations de dédouanement prenant de plus en plus d'importance, un article leur est désormais consacré.
- Tout sigle Incoterm doit être associé à un lieu géographique.
- Il est important que le contrat de transport soit en cohérence avec les conditions de livraison.
- Le risque principal actuel est le mauvais usage des Incoterms et non leur non-usage ; en cas de litige, les engagements de l'exportateur seront pris en compte, y compris s'il a dépassé les obligations prévues par l'Incoterm choisi.

### 4. CARACTÉRISTIQUES DES INCOTERMS

- **Les critères de choix :**
  - La destination, le type de client, la nature du contrat, les délais à respecter, le montant de la commande, les modalités de paiement, le mode de transport, la capacité financière de l'exportateur...
- **Les familles d'Incoterms :**
  - F = l'importateur est responsable du transport international et le paye directement
  - C = l'exportateur paye le transport international qui s'effectue sous la responsabilité de l'importateur
  - D = l'exportateur est responsable du transport international et le paye directement
- **Le mode de transport :**
  - Tous modes de transport : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP
  - Transport maritime et fluvial : FAS, FOB, CFR, CIF
  - Transport organisé avec des moyens en propre : FCA, DAP, DPU, DDP

### 5. INCOTERMS PRÉCONISÉS POUR TOUS MODES DE TRANSPORT

• **EXW - EX Works** : l'expéditeur remet les marchandises à la disposition de son client dans le pays douanier d'exportation, dans ses locaux ou ceux d'un sous-traitant, d'un fournisseur, ou d'un emballer. Officiellement, il ne s'occupe de rien.

**Commentaires** : *Incoterm à éviter absolument car s'il est respecté, l'expéditeur n'est pas l'exportateur au sens douanier du terme et perd instantanément, s'il est le vendeur, le droit à facturer HT. De plus, bien que n'ayant aucune action à effectuer, il a la responsabilité de fournir un emballage adapté au mode de transport, des informations préalables au respect des mesures de sûreté-sécurité en vigueur, etc. Certaines conséquences peuvent lui revenir en effet « boomerang ».*

• **FCA - Free Carrier** : l'exportateur remet les marchandises dédouanées à l'exportation et chargées dans le mode de transport, au prestataire représentant l'importateur quelque part sur le territoire douanier d'exportation.

**Commentaires** : *le lieu associé à l'incoterm peut être avant le départ des marchandises (locaux de l'exportateur, du sous-traitant, d'une société d'emballage) ou tout autre lieu (aire de stockage, de groupage, port, aéroport) sur le territoire douanier d'exportation. Cet incoterm s'associe à tous les modes de transport et laisse la maîtrise du transport en coût et en risque à l'importateur.*

• **CPT - Carriage Paid To...** : l'exportateur paye les frais, y compris le transport international jusqu'au lieu prévu (aéroport, port ou tout autre lieu sur le territoire de destination des marchandises) ; en revanche l'importateur assume les risques liés au transport international qui peut être effectué par tout mode.

**Commentaires** : le lieu associé au sigle est important ; ne jamais oublier que dans tous les pays, à l'exception de l'UE, les formalités de dédouanement import et le paiement des coûts en résultant s'effectuent dès l'arrivée sur le territoire ; indiquer un lieu à l'intérieur des terres peut s'avérer dangereux en cas de stockage non prévu à l'arrivée. Les surcoûts seront obligatoirement facturés à l'exportateur. Une recommandation, surtout par les temps actuels : associer au sigle un lieu situé dès l'arrivée sur le territoire, avant le passage en douane donc.

• **CIP - Carriage and Insurance Paid To...** : l'exportateur paye les frais, y compris le transport international et la prime d'assurance-transport souscrite au bénéfice de l'importateur qui assume les risques liés au transport international.

**Commentaires** : Mêmes commentaires que pour le CPT ; vérifier de plus que le pays d'import n'impose pas la souscription de l'assurance sur son territoire et que la couverture correspond bien aux risques encourus ; ne pas oublier que les polices françaises ont une couverture de base particulièrement complète et donc sont à privilégier pour des raisons commerciales mais également financières.

• **DAP - Delivered At Place** : l'exportateur paye et est responsable du transport international jusqu'au lieu de destination indiqué, associé au sigle. La responsabilité est transférée à l'importateur avant le déchargement en ce lieu.

**Commentaires** : le lieu de destination peut se situer n'importe où sur le territoire de destination (du lieu d'entrée à la destination finale) ; toutefois, il faut rappeler que dans l'immense majorité des pays (mais pas en UE) le dédouanement import se fait obligatoirement à l'entrée du territoire impliquant l'acquiescement des droits et taxes dus ; en cas de problème (documents non

conformes, importateur qui ne fait pas le nécessaire, etc...) tous les frais de stockage seront imputés à l'exportateur qui ne pourra pas refuser de les payer (voir les CGV des prestataires). Il est donc fortement conseillé de vérifier les risques associés à l'entrée sur le territoire d'importation.

• **DPU - Delivered at Place Unloaded** : l'exportateur paye et est responsable du transport international jusqu'au lieu de destination indiqué, associé au sigle. La responsabilité est transférée à l'importateur après le déchargement en ce lieu.

**Commentaires** : Incoterm récent, quasi identique au précédent, à l'exception du fait que l'exportateur est responsable du déchargement au lieu de livraison prévu. Convient pour des matériels hors-gabarit nécessitant des moyens de manutention très particuliers.

• **DDP - Delivered Duty Paid** : l'exportateur paye et est responsable de toutes les opérations de distribution jusqu'à la destination associée au sigle, pas nécessairement les locaux de l'importateur. Le déchargement en ce lieu incombe à l'importateur. En outre, l'exportateur pilote le dédouanement import et acquitte les droits et taxes dus.

**Commentaires** : L'opposé du EXW ... mais tout aussi dangereux ; en effet, l'exportateur a proposé un prix de vente alourdi des droits de douane et des taxes intérieures du pays d'import. Or les droits de douane sont susceptibles d'être modifiés à tout moment dans certains pays mais surtout, il doit acquitter les taxes intérieures à ce pays, taxes qu'il ne peut pas récupérer n'étant pas installé fiscalement sur ce territoire. Pour éviter ces risques très lourds, l'ICC conseille en conséquence de s'en tenir à DAP ou DPU. La Douane fait de même en déclarant que l'export commence à FCA et doit s'arrêter à DAP...

Note : Les Incoterm FOR-FOT (Free On Rail - Free On Truck) sont parfois encore utilisés alors qu'ils n'apparaissent plus dans les versions 2000, 2010 ni 2020 des Incoterms et ne sont donc pas acceptés par les Douanes qui n'en reconnaissent que les versions 2010 et 2020.

## 6. INCOTERMS PRÉCONISÉS POUR LE TRANSPORT MARITIME CONVENTIONNEL ET LE TRANSPORT FLUVIAL

• **FAS - Free Alongside Ship** : l'exportateur livre les marchandises, dédouanées à l'export, le long du quai de chargement. L'importateur gère entièrement le transport à l'importation dans son pays.

**Commentaires** : *Incoterm surtout utilisé pour la mise à disposition de vrac liquide ou solide à proximité immédiate de sa future exportation par l'importateur.*

• **FOB - Free On Board** : l'exportateur livre les marchandises dédouanées à l'export dans le navire prévu pour le transport ; il paye tous les frais de chargement dans ce navire ; il est responsable jusqu'à cette livraison. Le choix du navire incombe normalement à l'importateur, mais le plus souvent le choix est laissé à l'exportateur en accord avec son OTL<sup>2</sup>.

**Commentaires** : *Incoterm qui a évolué au fil des révisions ; l'exportateur doit désormais payer systématiquement les frais de chargement, quel que soit le liner term<sup>3</sup> prévu par la compagnie maritime. Le danger réside essentiellement dans un retard d'accostage du navire ce qui entraînera des frais de stockage qui seront imputés à l'exportateur. Rappel important : Incoterm à ne pas utiliser en cas de transport en conteneur puisque dans ce mode de transport, l'état apparent des marchandises ou de l'emballage ne peut être vérifié après le chargement dans le bateau.*

• **CFR - Cost and Freight** : l'exportateur paye le transport maritime ; le lieu de livraison et le transfert de risques s'effectuent comme pour l'incoterm FOB.

**Commentaires** : *Les deux partenaires commerciaux doivent bien vérifier lequel des deux devra acquitter les frais de déchargement du navire à destination, frais qui sont fonction du choix du liner term imposé par la compagnie maritime.*

• **CIF - Cost Insurance and Freight** : Incoterm quasi identique au CFR ; l'exportateur souscrit en plus une assurance transport au bénéfice de l'importateur avec une couverture minimale « FAP sauf ... »<sup>4</sup> pour le prix prévu au contrat majoré de 10%.

**Commentaires** : *Les polices françaises d'assurance sur facultés proposent une majoration de 20% sur le prix proposé sans justification particulière.*

### CONCLUSION

Le choix de l'Incoterm revêt une importance capitale dans tout contrat international car il impacte tous les aspects de la distribution du produit : transport, douane, frais divers, etc.

2. Opérateur de transport et/ou de logistique

3. Les Liner Terms précisent l'offre tarifaire de la compagnie maritime, fixant principalement la répartition des frais d'embarquement et de débarquement, entre les chargeurs / destinataires et la compagnie. Ils qualifient donc le contrat de transport (Bill of Lading), en précisant les charges qui sont incluses ou exclues.

4. La garantie «FAP sauf...» (Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement énuméré) est une formule d'assurance qui correspond à une assurance restreinte couvrant généralement les dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement ainsi que les dommages qui atteignent la cargaison et le vecteur de transport. À l'inverse de la garantie « tous risques », elle se limite à l'assurance des pertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte de la police : abordage, échouement, explosion...

Fil Export

Tableau de synthèse

ICC publication 723EF

INCOTERMS 2020 :

obligation de livraison de l'exportateur (vendeur)  
transfert des frais et de responsabilité

INCOTERM	chargement départ (1)	douane export	préacheminement	déchargement	stock éventuel	embarquement	transport principal	assurance transport	débarquement	terminal déchargement	douane import	réacheminement	déchargement s/site	INCOTERM
EXW														EXW
FCA			ou											FCA
FAS														FAS
FOB														FOB
CFR														CFR
CPT			éventuel											CPT
CIF														CIF
CIP			éventuel											CIP
DAP										ou		***		DAP
DPU										ou		***	***	DPU
DDP														DDP

**Légende**

- lieu de livraison
- frais exportateur
- frais importateur
- transfert de responsabilité

**détail des frais :**

- exportateur si livraison "ailleurs", importateur si livraison "départ"
- risques et frais pour l'exportateur jusqu'au lieu désigné
- frais payés par l'exportateur si inclus dans fret (selon liner terms en maritime)
- risques et frais pour l'exportateur jusqu'au lieu de livraison désigné

**Modes de transport :**

- Incoterms exclusivement réservés au transport maritime conventionnel et fluvial
- Les autres incoterms s'associent à tous les modes de transport

(1) L'exportateur est toujours responsable en frais et risque de la vérification de la marchandise, de l'emballage et de fournir les informations préalables liées aux mesures de sûreté-sécurité

**Attention :** lors d'une vente EXW, le vendeur n'est pas considéré comme l'exportateur et perd, de ce fait, son droit à facturer HT sauf cas exceptionnel

[lajoinie.magali@bbox.fr](mailto:lajoinie.magali@bbox.fr)

13/04/2023

Tableau synoptique des Incoterms (© Magali Lajoinie, Fil Export)