

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 51 - Hiver 2019 / 2020



"Secundum allegata et probata, iudex judicare debet"

Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification

Laurent FEDI

Professeur - Kedge Business School

<https://kedge.edu>

Les Incoterms® 2020 : les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux, et internationaux sont entrés en vigueur au 1er janvier. Depuis 1936, la Chambre de Commerce Internationale (*ICC en anglais*) dont le siège est à Paris, codifie les "**INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS**", ou "**INCOTERMS**", désignant des acronymes de trois lettres à l'instar des incontournables FOB, CFR, ou CIF, qui définissent les droits, et obligations des parties au contrat de vente nationale, ou internationale de marchandises. Dix années se seront écoulées depuis la précédente codification (*voir article précédent* : <https://tinyurl.com/r7rvcu8>), période qui représente la durée de vie moyenne des incoterms depuis la version de 1980. Comparée aux Incoterms® 2010, la codification 2020 constitue en réalité une simple mise à jour. Onze règles sont toujours en vigueur depuis l'EXW jusqu'au DDP avec un seul changement de terme alors que les "fuites" du Comité de rédaction semblaient porteurs de changements plus significatifs tels que la suppression de l'EXW, et du FAS notamment, ou encore la création d'un CNI - coût et assurance. Or, ce ne fut pas le cas. Néanmoins, si cette nouvelle version n'apporte donc pas de modifications majeures, elle comporte des évolutions importantes qu'il convient de souligner. Parmi ces évolutions, la "pédagogie" des Incoterms® 2020 est certainement le changement le plus substantiel, ainsi que la création du nouvel incoterm "DPU", le renforcement de la couverture d'assurance en CIP, et enfin l'émission d'un connaissance dans le cadre du FCA.

Une version plus pédagogique

C'est en effet la "pédagogie" qui caractérise cette nouvelle codification. Le contentieux des incoterms démontre régulièrement la mauvaise utilisation, ou la mauvaise compréhension de ces outils de la vente internationale, qu'elle soit maritime, terrestre, ou multimodale. Très "étouffé", le millésime 2020 se veut donc didactique afin que le vendeur, et l'acheteur du contrat de vente puissent choisir au mieux l'incoterm approprié, en maîtrisant précisément le contenu de leurs obligations respectives au niveau des coûts et des risques encourus. Ainsi, les "notes conseils" de chaque règle Incoterms® 2010 sont devenues des "notes explicatives pour les utilisateurs" comportant plusieurs schémas détaillés représentant les étapes stratégiques : lieu de livraison, transfert des risques, et des frais. Ces schémas permettent de visualiser aisément la répartition des obligations, et de comprendre la logique de l'incoterm choisi. À la différence du schéma "simpliste" monochrome de la version 2010, plusieurs schémas détaillés en couleur sont proposés pour chaque règle incoterm avec un code couleur attribué aux obligations du vendeur (le bleu), de l'acheteur (le jaune-or) et le vert lorsque lesdites obligations sont partagées. Les notes explicatives font désormais partie intégrante des incoterms et acquièrent une valeur juridique.

Les rédacteurs ont par ailleurs opté pour une introduction relativement détaillée (19 pages) expliquant la portée des nouveaux termes et les différences clés avec leurs prédécesseurs.

Comparativement, l'introduction des Incoterms® 2010 comportait seulement 9 pages. Au-delà du rappel de l'objet des règles incoterms, c'est-à-dire "qui fait quoi entre le vendeur et l'acheteur" (dont l'organisation du transport principal, la souscription de l'assurance marchandises, l'obtention du document de transport), cette introduction insiste sur ce que les incoterms ne couvrent pas au regard du contrat de vente (par ex. le transfert de propriété, la force majeure, ou l'imprévision, le droit applicable, ou la méthode de résolution des litiges).

Pédagogie oblige, l'ordre des obligations entre les parties a été réorganisé afin de mettre en exergue les points essentiels (livraison, transfert des risques et des frais) et désormais un seul article compile l'ensemble des coûts à la charge du vendeur (A9) et de l'acheteur (B9). Cet effort de rationalisation devrait éviter les sources d'erreurs et incidemment de contentieux.

En outre, les Incoterms® 2020 proposent une présentation "horizontale" de tous les articles similaires (A1, B1, A2, B2, etc.) pour chaque règle avec le détail des obligations des parties. Cette synthèse très détaillée permet de bien comprendre et de connaître précisément le contenu des obligations des parties si tant est qu'elles prennent le temps de s'y reporter. De manière générale, cette synthèse devrait s'avérer fort utile pour les opérateurs qui ne maîtrisent pas bien les incoterms et leur permettre d'évaluer avec exactitude les différences d'une règle à l'autre.

Enfin, les rédacteurs ont rappelé comment intégrer les incoterms ICC au contrat de vente : "[règle incoterms choisie] [port, lieu, ou endroit désigné] Incoterms 2020" ex. "CIF Le Havre Incoterms® 2020". L'incoterm doit en effet être toujours suivi du lieu convenu afin de déterminer précisément le point de transfert des coûts et / ou de livraison selon la règle choisie. Les explications relatives à la dichotomie existante entre livraison – transfert des risques et transfert des frais pour les incoterms de la famille "C" n'ont jamais été aussi détaillées et on doit saluer cette initiative tant les risques de confusion sont fréquents pour ces incoterms. Il est à nouveau conseillé aux parties de se référer à cette dernière codification dans la mesure où elle est censée correspondre aux évolutions récentes des pratiques et de s'assurer de l'application des dispositions standardisées ICC.

Suite de l'article tiré à part page 2.

Suite de l'article " Incoterms® 2020 : les apports de la nouvelle codification".

De manière synoptique, les Incoterms® 2020 sont toujours classés en fonction de leur adaptation aux différents modes de transport :

Incoterms Maritimes et Fluviaux (hors conteneurs et unités standardisées)	
Incoterm	Description
FAS	<i>Free Alongside Ship – Franco le long du navire</i>
FOB	<i>Free On Board – Franco à bord</i>
CFR	<i>Cost And Freight – Coût et fret</i>
CIF	<i>Cost Insurance And Freight – Coût assurance et fret</i>

Incoterms Multimodaux (applicables à tout mode de transport)	
Incoterm	Description
EXW	<i>Ex Works – A l'usine</i>
FCA	<i>Free Carrier – Franco transporteur</i>
CPT	<i>Carriage Paid To – Port payé</i>
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To – Port payé assurance comprise</i>
DAP	<i>Delivered at Place – Rendu au lieu de destination</i>
DPU	<i>Delivered at Place Unloaded – Rendu au lieu de destination déchargé</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés</i>

Les quatre groupes sont les suivants : le groupe "E" avec un seul incoterm de vente à l'usine (EXW) qui, désormais, devrait être réservé aux ventes domestiques, car le vendeur ne se charge pas du dédouanement export, le groupe "F" pour les "Franco", dans lequel le vendeur ne contracte pas le transport principal, mais éventuellement le pré-transport (FAS, FCA, FOB), le groupe "C" pour les "Coût", ou "Port Payé" (CPT, CIP, CFR, CIF) qui oblige le vendeur à organiser le transport jusqu'au lieu convenu puis enfin le groupe "D" pour les "Rendu" (DAP, DPU, DDP), où le vendeur s'engage à livrer dans le pays de l'acheteur et assume les risques afférents.

Un nouveau venu : le DPU

Les Incoterms® 2020 proposent une nouvelle règle : le DPU "Rendu au lieu de destination déchargé" (**Delivered at Place Unloaded**). Ce nouveau terme vient remplacer le DAT "Rendu au terminal". En DPU, le vendeur livre lorsque les marchandises, une fois déchargées du moyen de transport, sont mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination. De manière implicite, la livraison en DPU peut s'effectuer dans n'importe quel lieu, et donc plus loin qu'au terminal d'arrivée (portuaire, aéroportuaire, routier...). Si les coûts et les risques de l'opération ne doivent pas être négligés, le vendeur devra s'assurer de la faisabilité du déchargement à destination via son organisateur de transport, ou le transporteur en charge du post-acheminement jusqu'au lieu de destination convenu à moins que le vendeur ne dispose de ses propres moyens de transport. Les Incoterms® 2020 prévoient en effet cette hypothèse jusqu'alors ignorée.

On regrettera cependant la disparition de l'incoterm DAT. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont organisées en terminaux depuis de nombreuses années et il semblait cohérent de disposer d'un incoterm spécifique adapté à ces installations d'autant que la définition de "terminal" était très large.

Le renforcement de la couverture d'assurance en CIP

Désormais, l'assurance transport en CIP - "Port payé assurance comprise jusqu'au lieu de destination désigné" - doit être souscrite en "All risks", c'est-à-dire correspondant aux clauses "A" de l'*Institute Cargo Clauses*, ou aux "Tous risques" des polices françaises. Ce renforcement de la couverture d'assurance ne s'applique pas au CIF où la protection minimale est toujours requise (clause "C" anglaise, ou police française d'assurance maritime sur facultés "FAP Sauf"). Considérant le caractère très restrictif de l'assurance minimum (avaries particulières non couvertes), ce traitement différencié est critiquable, car l'acheteur CIF devrait être logiquement au même niveau de protection que son homologue CIP. En pratique toutefois, les parties restent libres d'ajuster le choix de la police (tous risques, ou pas). Par ailleurs, l'assurance doit toujours être contractée auprès d'un courtier, ou d'une compagnie de bonne réputation, son quantum demeure à hauteur de 110% de la valeur de la marchandise et le certificat doit être libellé dans la devise du contrat permettant un recours direct de l'importateur à destination.

Synoptiques Incoterms 2020

Règles Incoterms : <https://tinyurl.com/sxdhdsb>
Illustration des Incoterms : <https://tinyurl.com/w48bovw>

Suite et fin de l'article tiré à part page 2.

L'option B/L en FCA

Bien que la livraison ait lieu avant la mise à bord des marchandises, il est désormais possible que le vendeur fournisse à son acheteur le connaissance dans le cadre d'un FCA maritime. Cette option vient satisfaire en particulier les ventes sous couvert de crédit documentaire dans lesquelles un B/L avec la mention "on board" est exigé. C'est l'acheteur, en charge de la conclusion du contrat de transport maritime, qui doit demander à la compagnie choisie d'émettre le B/L et de le remettre au vendeur qui en aura besoin pour son paiement. Au regard de cette option, le vendeur n'est censé assumer aucune obligation - et donc responsabilité - en ce qui concerne les conditions du contrat de transport. Or, la prise de risques est considérable, car par exemple, si le B/L comporte des mentions inexactes au regard de l'accréditif, le vendeur verra son paiement refusé, tout autant que si le navire est retardé, le vendeur risque de ne pas respecter la date limite d'expédition et donc être en défaut vis-à-vis de l'exécution du crédit documentaire... . Cette faculté, si utile soit-elle, ne sera pas simple à mettre en musique. Le FOB est dans cette hypothèse beaucoup plus cohérent, car la livraison s'effectue à bord et la remise du B/L s'impose logiquement, ce qui n'est pas le cas pour le FCA.

Conclusion

C'est donc la prophylaxie juridique qui caractérise les Incoterms® 2020 et on ne peut que s'en réjouir. Beaucoup plus explicite que les précédentes versions, la nouvelle codification devrait satisfaire les opérateurs du commerce international tout en renforçant la prévention des risques contractuels liés à l'achat – vente de marchandises. Toutefois, si on peut regretter la non-intégration de l'obligation de déclaration VGM pour les conteneurs pleins (*Lire l'article précédent : <https://tinyurl.com/u6wxavy>*), l'absence de couverture "Tous risques" pour le CIF, certains apports, dont le FCA option B/L, ou le déchargement en DPU, ne manqueront pas de poser certaines difficultés pratiques et contentieuses. Un retour d'expérience s'impose à leur égard. En attendant, une période de transition commence, mais l'acculturation aux nouvelles règles devrait être relativement rapide.

Pour une analyse approfondie : L. Fedi : "Les Incoterms® 2020 : la prophylaxie juridique au service de la vente internationale", "Droit maritime Français". DMF février à paraître.

