



Incoterms® 2020

Règles du jeu internationales pour la livraison de marchandises à l'étranger

Markus Hämmerle, Handelsakademie Feldkirch

Table des matières

Avant-propos	3
1. Conditions de livraison et contrats de vente	4
2. Exigences en matière de clauses de livraison	6
3. Systématique des Incoterms	7
4. Les règles en détail	11
4.1. EXW (Ex Works) = départ usine	11
4.2. FCA (Free Carrier) = franco transporteur	12
4.3. CPT (Carriage Paid To) = port payé jusqu'à	13
4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = port payé, assurance comprise, jusqu'à	14
4.5. DAP (Delivered At Place) = rendu au lieu de destination convenu	15
4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = rendu au lieu de destination convenu déchargé	16
4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = rendu droits acquittés	17
4.8. FAS (Free Alongside Ship) = franco le long du navire	18
4.9. FOB (Free On Board) = franco à bord	19
4.10. CFR (Cost and Freight) = coût et fret	20
4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = coût, assurance et fret	21
5. Aperçu général	22
Table des illustrations	23
Bibliographie	24

Avant-propos

Le cadre juridique, en particulier les conditions de livraison et de paiement, constitue l'un des principaux défis à relever en matière de commerce international.

À travers une série de publications, PostFinance met en lumière, conjointement avec l'association swiss export, les aspects à prendre en compte, les défis à relever et les obstacles à surmonter en matière de commerce extérieur.

Le présent e-book est consacré aux conditions de livraison en matière de commerce extérieur. Vous y trouverez tout ce qu'il faut savoir sur les Incoterms – les règles internationales uniformes applicables aux accords de livraison – ainsi que de précieux conseils pour que vos activités de commerce extérieur se déroulent en toute fiabilité et sécurité.

Nous vous souhaitons plein succès dans vos activités et serions heureux que vous nous fassiez part de vos réactions et suggestions.



Carl A. Ziegler
swiss export
Président



Claudia Moerker
swiss export
Directrice
moerker@swiss-export.com



Nicole Walker
PostFinance SA
Responsable Digital Banking et gestion des offres
nicole.walker@postfinance.ch



Sinem Di Leta
PostFinance SA
Domestic & International Payments
sinem.dileta@postfinance.ch

Berne, novembre 2019

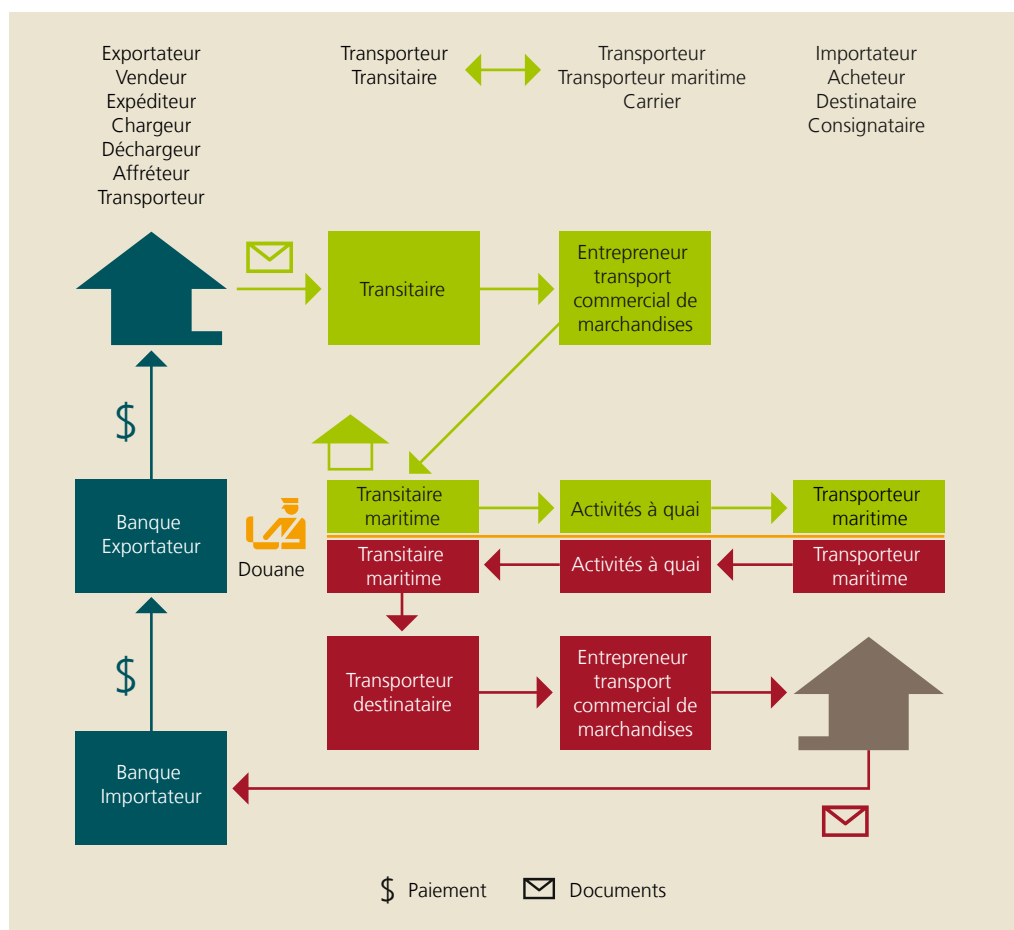
1. Conditions de livraison et contrats de vente

Comment et quand les conditions de livraison sont-elles définies pour les activités internationales? Quel impact ont-elles?

En règle générale, les difficultés liées à des contrats de vente n'apparaissent qu'à la livraison ou qu'une fois la marchandise livrée. Or, le problème est généralement antérieur à la conclusion officielle du contrat de vente. Souvent, les premières erreurs sont commises à la phase de négociation du contrat et de soumission des offres. La plus grande précaution est par conséquent de rigueur, en particulier lors du choix de la condition de livraison. La condition de livraison choisie a une incidence sur le prix, l'emballage, l'organisation du transport, les coûts et les risques de transport, le dédouanement et surtout la date de livraison.

Le schéma ci-dessous montre par exemple comment peut se dérouler une activité commerciale internationale. Selon les souhaits du vendeur et de l'acheteur, la répartition des coûts de transport et des risques entre les deux parties peut fortement varier. Chaque moyen de transport, chaque terminal, chaque quai, chaque endroit de l'acheminement des marchandises vers l'acheteur est considéré comme un lieu de livraison.

Illustration 1: Voie de transport et acteurs



Outre les transporteurs par voie aérienne, terrestre ou maritime, des autorités douanières, des banques et des compagnies d'assurance sont associées à la livraison. Toutes doivent respecter les conditions de livraison convenues puisqu'elles doivent mettre en œuvre les accords respectifs entre vendeur et acheteur. Il est donc important de ne coopérer qu'avec des partenaires fiables dont la responsabilité pourra être engagée en cas de problèmes (dommages, retards, etc.).¹

Le choix d'une condition de livraison concrète a également toujours des répercussions sur la documentation, au format papier ou électronique. Outre les factures (y compris les factures pro forma), certificats de qualité, polices d'assurance, documents de douane (pour l'entrée, le transit et la sortie des marchandises) et les documents pour le traitement du paiement (formulaire de virement, change, chèques, etc.), il s'agit avant tout de documents d'expédition et de transport.

Sur le plan légal, on distingue entre les documents usuels ou documents formant titre et les documents d'accompagnement/documents justificatifs. Les documents formant titre sont (lorsqu'ils portent la mention «à ordre») le bulletin de livraison (connaissance fluvial), le connaissance (Bill of Lading, b/l), le récépissé d'entrepôt et la police d'assurance de transport.²

Tous les autres documents sont des justificatifs/documents d'accompagnement. Les documents usuels ou documents formant titre sont considérés comme des papiers-valeurs car, par leur remise, la marchandise change de propriétaire (sans que celle-ci ne soit délivrée sous forme physique).

¹ Voir par exemple les formations en ligne Mantissa (2019)

² Voir par exemple le code civil des affaires autrichien, 2019, art. 363 (2), le code de commerce allemand (HGB Deutschland), p. 163, art. 448 et le Code des obligations suisse, 2017, p. 354, art. 967 (1) et p. 412 et suivantes, art. 1145 et suivants.

2. Exigences en matière de clauses de livraison

Quelles sont les attentes des exportateurs et des importateurs concernant les conditions de livraison?

L'exportateur et l'importateur ont tous deux intérêt à ce que la définition de la condition de livraison soit la plus simple et la plus pragmatique possible. Plus c'est rationnel, mieux c'est. Les conditions de livraison doivent en outre être réglementées uniformément pour toutes les branches, toutes les marchandises et tous les pays. Cela implique que les conditions de livraison négociées présentent une sécurité juridique élevée et qu'en cas de non-respect, on puisse faire valoir les accords de livraison (si besoin) par voie judiciaire partout dans le monde. Par ailleurs, les conditions de livraison doivent être objectives et neutres; en d'autres termes, elles ne doivent pas avantager l'un ou l'autre partenaire contractuel.

Un problème non négligeable réside dans le fait que les conditions usuelles dans les activités commerciales domestiques, telles que «départ usine», «départ entrepôt», «port payé» et «livraison au domicile de l'acheteur», sont inappropriées pour les activités commerciales internationales en raison de dispositions légales et d'usages commerciaux (pratiques) différents, sans parler d'accords de livraison originaux tels que «rendu au port», «rendu à l'arrivée», «free into store», «free under tackle» ou encore «door to door». Des conditions de livraison applicables tant au niveau national qu'international sont donc nécessaires, surtout des conditions qui vont au-delà des règles juridiques générales, comme celles contenues dans la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises.³

C'est la raison pour laquelle la Chambre de commerce internationale (ICC) a élaboré les Incoterms (**I**nternational **C**ommercial **T**erms), qui tiennent compte dans une large mesure de toutes ces exigences. De plus, ils sont remaniés à intervalles réguliers (tous les dix ans) par un réseau de 500 experts, de sorte que des règlements détaillés sont disponibles pour chaque demande de livraison individuelle. Cela explique aussi pourquoi plus de 120 pays dans le monde entier appliquent ces règles dans 90% de tous les contrats de vente internationaux, et de plus en plus aussi au niveau national.⁴

Les Incoterms ne sont pas une loi en soi, mais sont directement intégrés dans le contrat de vente et/ou les conditions générales en tant que clauses à part entière, devenant ainsi un objet du contrat. Il existe une abréviation (code) en trois lettres pour chaque règle qui définit une obligation de livraison déterminée entre le vendeur et l'acheteur. Cette abréviation doit être indiquée avec la mention «Incoterms® 2020» et une indication précise du lieu sous la forme d'une adresse claire pour le lieu de livraison et/ou la destination. Le symbole de la marque n'est en l'occurrence pas nécessaire.⁵

Les Incoterms® 2020 valent pour les contrats qui entrent en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2020. Les anciennes versions des Incoterms peuvent continuer à être utilisées si les parties contractantes le souhaitent (p. ex., si elles ne connaissent pas suffisamment les «nouvelles» clauses). La version souhaitée (p. ex. Incoterms® 2010) doit être mentionnée en conséquence dans le contrat.⁶

Quelle que soit la version des Incoterms, la langue d'origine sera toujours l'anglais. Les traductions officielles de la ICC, disponibles dans plus de 30 langues différentes, sont considérées comme exactes et peuvent donc être utilisées sans aucun problème.⁷

³ Cf. Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, 2019, p. 10 et suivantes

⁴ Cf. ICC Germany e.V., non daté et ICC Germany e.V., 2019, p. 1 et suivantes

⁵ Cf. Gröske, 2013, p. 25 et suivantes et ICC Germany e.V., 2019, p. 3 et suivantes

⁶ Cf. Kluge, 2019

⁷ Cf. Gröske, 2013, p. 23 et WKO, 2017

3. Systématique des Incoterms

Quelles sont les considérations et la logique qui sous-tendent les Incoterms® 2020? Quels principes généraux les différents Incoterms reflètent-ils?

La structure des Incoterms® 2020 est logique et cohérente. Ils sont faciles d'utilisation et ne requièrent pas de connaissances préalables notables. Il est seulement important de savoir quel mode de transport est utilisé pour une activité concrète. Il existe des règles pour tous les types de transport (particulièrement adaptées au transport de conteneurs) et des règles qui ne sont adaptées qu'au transport par mer et par voies navigables intérieures.⁸

Le premier groupe de règles est prévu également pour les transports multimodaux, qui combinent plusieurs modes de transport (p. ex. la route et le rail ou la mer):

- EXW = Ex Works / départ usine
- FCA = Free Carrier / franco transporteur
- CPT = Carriage Paid To / port payé jusqu'à
- CIP = Carriage and Insurance Paid to / port payé, assurance comprise, jusqu'à
- DAP = Delivered At Place / rendu au lieu de destination convenu
- DPU = Delivered at Place Unloaded / rendu au lieu de destination convenu déchargé
- DDP = Delivered Duty Paid / rendu droits acquittés

Règles pour les transports par mer et par voies navigables intérieures:

- FAS = Free Alongside Ship / franco le long du navire
- FOB = Free On Board / franco à bord
- CFR = Cost and Freight / coût et fret
- CIF = Cost, Insurance and Freight / coût, assurance et fret

Comme pour les versions antérieures, les Incoterms® 2020, qui suivent le transport du vendeur vers l'acheteur, sont divisés en quatre groupes: la désignation de chaque groupe résulte de la première lettre de la ou des règles attribuées. Le *groupe E* ne consiste qu'en une seule règle et représente une exigence minimale pour le vendeur. Il s'agit d'une règle de départ ou de prise en charge (en bleu dans l'illustration). Le *groupe F* se caractérise par un pré-acheminement plus ou moins important à la charge du vendeur, le transport principal (Main Carriage Unpaid) étant toutefois financé par l'acheteur (également en bleu dans l'illustration). C'est là qu'intervient le *groupe C*, avec répartition des coûts et des risques: Main Carriage Paid / transport principal aux frais du vendeur (en vert dans l'illustration). On peut dire que ce groupe représente une solution de compromis, étant donné que la prise en charge des coûts de transport par le vendeur fait pendant à la prise en charge des risques (pour le transport principal) par l'acheteur. Le quatrième groupe, le *groupe D*, se traduit par une obligation maximale pour le vendeur: règles d'arrivée (en orange/doré dans l'illustration). Le vendeur assume les coûts et les risques jusqu'à destination (lieu ou port dans le pays de l'acheteur convenu).

⁸ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 11

On distingue en outre entre la règle des deux points et celle du point unique. Toutes les règles des groupes E, F et D sont des règles du point unique: les coûts et les risques sont transférés conjointement au lieu convenu, du vendeur vers l'acheteur. Pour les règles du groupe C, il s'agit de deux points, car les coûts ne sont transférés du vendeur vers l'acheteur qu'à un moment ultérieur, alors que les risques l'ont déjà été. Par conséquent, aussi bien le lieu de livraison (transfert des risques) que le lieu de destination (transfert des coûts) doivent être indiqués précisément.⁹

La date de livraison convenue dans le contrat de vente se réfère toujours, pour les Incoterms, au point de transfert des risques. Même si le vendeur assume tous les coûts jusqu'à l'arrivée chez l'acheteur, il ne peut être tenu pour responsable, dans le cas des règles C, d'un retard de livraison de la marchandise en ce lieu. Il doit uniquement remettre la marchandise dans les délais au point de transfert des risques à l'acheteur. Dans la pratique, l'acheteur souhaite souvent qu'une date d'arrivée soit fixée même pour les règles C. Si le vendeur s'y engage, celle-ci doit être convenue comme date d'arrivée (Arrivée, Arrival).¹⁰

Illustration 2: Les différents groupes des Incoterms® 2020

Group E	Departure
EXW	Ex Works (... named place of delivery)
Group F	Main Carriage Unpaid
FCA	Free Carrier (... named place of delivery)
FAS	Free Alongside Ship (... named port of shipment)
FOB	Free On Board (... named port of shipment)
Group C	Main Carriage Paid
CPT	Carriage Paid To (... named place of destination)
CIP	Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)
CFR	Cost and Freight (... named port of destination)
CIF	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)
Group D	Arrival
DAP	Delivered At Place (... named place of destination)
DPU	Delivered at Place Unloaded (... named place of destination)
DDP	Delivered Duty Paid (... named place of destination)

⁹ Cf. Büter, 2013, p. 225

¹⁰ Cf. Gröske, 2013, p. 67 et ICC Germany e.V., 2019, p. 6

Pour chaque règle, il y a dix obligations pour le vendeur (= A) et l'acheteur (= B). Les obligations sont toujours précédées de commentaires explicatifs. La livraison et le transfert des risques, le mode de transport approprié, le lieu de livraison exact, la question de la sortie, du transit et de l'entrée des marchandises ainsi que d'autres spécificités y sont brièvement abordés. Cela permet de déterminer ce pour quoi la règle en question convient et ce pour quoi elle ne convient pas.¹¹

Illustration 3: Incoterms® 2020 – Obligations du vendeur et de l'acheteur

Vendeur	Acheteur
A1 Obligations générales	B1 Obligations générales
A2 Livraison	B2 Prise en charge
A3 Transfert des risques	B3 Transfert des risques
A4 Transport	B4 Transport
A5 Assurance	B5 Assurance
A6 Document de livraison/de transport	B6 Document de livraison/de transport
A7 Dédouanement à l'exportation/l'importation	B7 Dédouanement à l'exportation/l'importation
A8 Contrôle/emballage/identification	B8 Contrôle/emballage/identification
A9 Répartition des coûts	B9 Répartition des coûts
A10 Notifications	B10 Notifications

De nombreuses obligations valent de la même manière pour toutes les règles de livraison. Étant donné que les Incoterms ont notamment pour but de tenir compte des particularités propres à une branche et au chargement, il convient de respecter d'éventuels usages commerciaux (pratiques) pour toutes les règles. Par exemple, lorsque l'usage veut qu'une marchandise soit livrée en vrac (sans emballage) ou qu'elle soit emballée dans des sacs ou des caisses en bois.

Le vendeur est toujours tenu d'observer les règles de fourniture de la marchandise et de la facture commerciale conformément au contrat de vente. Un éventuel transport peut être effectué en mandatant un transporteur ou un transitaire, mais aussi par soi-même (p. ex. avec un camion propre). La possibilité d'effectuer soi-même le transport s'applique aux règles FCA, DAP, DPU et DDP. En outre, le vendeur est toujours responsable de s'assurer que l'emballage est en bonne et due forme. Il peut facturer les coûts pour l'emballage à l'acheteur (dans la mesure où l'acheteur en est informé lors de la conclusion du contrat) ou les intégrer dans le prix. Le rangement de la marchandise dans un conteneur ne fait pas partie des obligations en termes d'emballage. Si le vendeur prend également en charge le rangement de la marchandise dans un conteneur, il doit en être convenu par ailleurs.¹²

Par analogie, l'acheteur doit réceptionner la marchandise et s'acquitter du prix d'achat. Les Incoterms ne définissent pas les obligations relatives à la date et au mode de paiement ainsi qu'au transfert de propriété. Leurs règles se réfèrent toujours exclusivement à la livraison de la marchandise. En vue d'assurer une communication suffisante et en temps utile sur le moment de sortie ou d'arrivée de la marchandise ainsi que sur des retards ou autre, toutes les règles Incoterms contiennent une obligation de notification pour le vendeur et pour l'acheteur.¹³

¹¹ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 13

¹² Cf. ICC Deutschland e.V., 2010, p. 138

¹³ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 3 et suivantes

Tous les documents peuvent être disponibles sous forme électronique s'il en a été convenu ainsi ou si cela est l'usage. Le vendeur doit également apporter une aide pour tous les documents requis par l'acheteur pour le transport, l'entrée, le transit ou la sortie ainsi que pour les exigences liées à la sécurité. Il est tenu de collecter toutes les informations nécessaires et de les mettre à la disposition de l'acheteur; en contrepartie, il peut en imputer les coûts à l'acheteur.

Jusqu'à la remise de la marchandise, l'inspection de celle-ci (pesée, analyse de la marchandise, etc.) incombe au vendeur, comme cela peut être le cas lorsque la marchandise est remise à un expéditeur ou à un transporteur, qu'elle est chargée sur un moyen de transport ou qu'elle est exportée, transitée et importée (ou dédouanée). Tout comme la notion d'«exportation», la notion d'«importation» est entendue au sens large et, pour les Incoterms, comprend toujours toutes les autorisations, toutes les attestations de sécurité, tous les contrôles, tous les droits de douane, tous les impôts (y compris TVA à l'entrée) et autres taxes appliquées lors de l'entrée, du transit et de la sortie.

Pour certaines règles, le vendeur et/ou l'acheteur a des possibilités de choix. Par exemple pour les règles FCA ou FOB, lorsque l'acheteur doit se procurer un moyen de transport et ne sait pas encore, lors de la conclusion du contrat, à quel moment et/ou en quel endroit ce moyen de transport sera disponible. Dans un cas comme celui-ci, il est préférable, s'agissant des délais de livraison et de paiement (comme dans le cas des lettres de crédit), de définir préalablement dans le contrat une règle générale pour le cas où le droit de faire son choix ne serait pas exercé en temps utile. Exemple: «la marchandise sera livrée au transporteur XY (*adresse exacte*) d'ici au 15 juillet 20XX, pour autant que l'acheteur n'a pas convenu d'un autre transporteur d'ici au 5 juillet 20XX.»

Il convient autant que possible d'éviter d'introduire des compléments aux différentes règles, car ceux-ci assouplissent, modifient et/ou rendent incompréhensible la réglementation précise des Incoterms. Cela peut occasionner de sérieux problèmes en cas de litige.¹⁴



Les conteneurs simplifient le transport, les Incoterms définissent les règles.

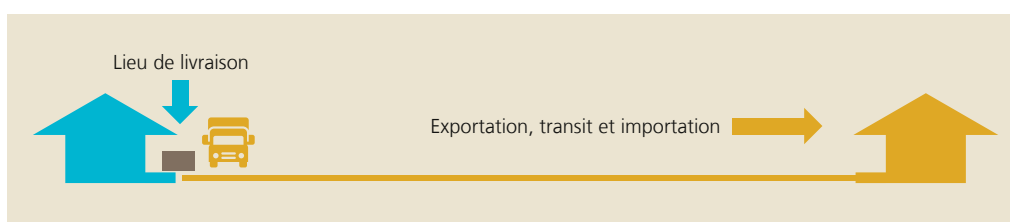
¹⁴ Cf. Büter, 2013, p. 221 et suivantes., ICC Germany e.V., 2019, p. 20 et Jahrmann, 2016, p. 164 et suivantes

4. Les règles en détail

Quels sont les points à retenir concernant les différentes règles?

4.1. EXW (Ex Works) = départ usine

Illustration 4: Livraison EXW



Dans le cas d'Incoterms® 2020 EXW (lieu de livraison convenu), le lieu de livraison est en même temps le lieu de transfert des coûts et des risques (règle du point unique). Cette règle représente une obligation minimale pour le vendeur. La règle EXW est appropriée pour le commerce de marchandises domestique et au sein d'une union douanière (p. ex. UE). Pour le commerce international, il est préférable de recourir à la règle FCA.

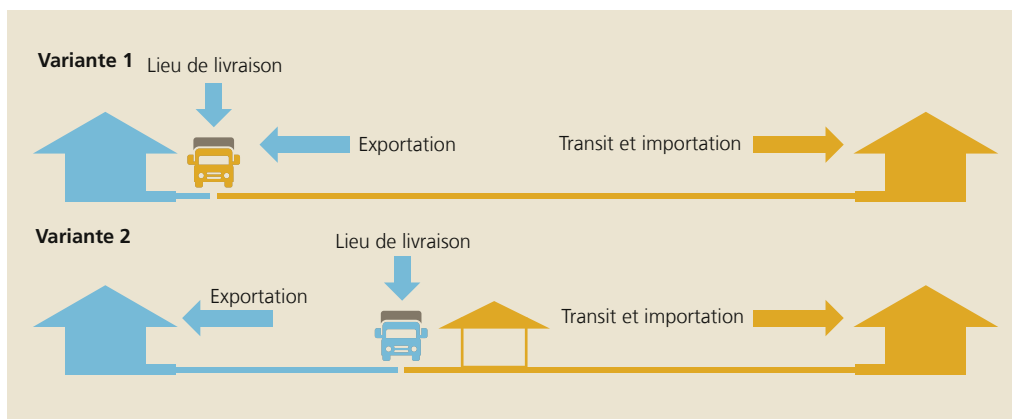
L'obligation de livraison du vendeur comprend la remise de la marchandise à l'acheteur au lieu approprié. Par contre, elle n'inclut pas le chargement de la marchandise au lieu de livraison et doit donc être utilisée avec prudence. Si le vendeur procède cependant au chargement, cela se fait aux risques et aux frais de l'acheteur. Il convient ici de rappeler l'obligation de notification. Le vendeur devrait prendre contact avec l'acheteur et l'informer préalablement des conséquences, surtout lorsque l'acheteur fait prendre en charge la marchandise et que son transporteur ne peut ou ne veut charger lui-même la marchandise.

De plus, avec la règle EXW, le vendeur n'est pas tenu de procéder au dédouanement à l'exportation. Les formalités d'exportation, de transit et d'importation incombent à l'acheteur. En revanche, celui-ci n'a qu'une obligation d'information du vendeur limitée en ce qui concerne l'exportation. Cela peut avoir un impact notamment en termes d'impôt sur le chiffre d'affaires, lorsque le vendeur ne dispose pas de justificatifs d'exportation de la marchandise et que, par conséquent, aucune activité d'exportation n'apparaît pour ce qui est de l'impôt.¹⁵

¹⁵ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 25 et suivantes

4.2. FCA (Free Carrier) = franco transporteur

Illustration 5: Livraison FCA



Dans le cas d'Incoterms® 2020 FCA (lieu de livraison convenu), le lieu de livraison est le lieu de transfert des coûts et des risques (règle du point unique). Avec la règle FCA, il existe deux possibilités pour le lieu de livraison:

- Variante 1 = Livraison chez le vendeur: le chargement et l'exportation de la marchandise sont supportés par le vendeur.
- Variante 2 = Livraison dans un autre lieu (p. ex. transporteur, expéditeur, terminal): le vendeur doit remettre la marchandise au transporteur convenu par l'acheteur sur le moyen de transport, prête à être déchargée et la dédouaner à l'exportation.

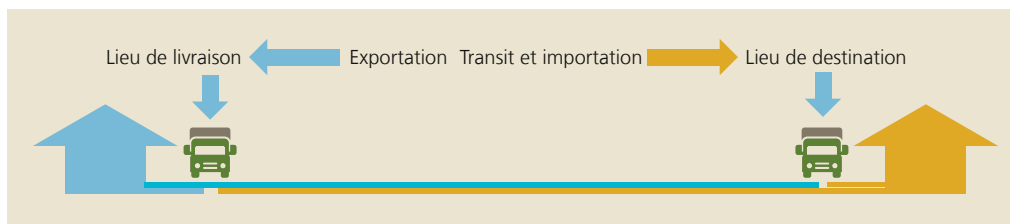
Quelle que soit la solution retenue, l'acheteur doit conclure le contrat de transport pour le transport principal et en assumer les coûts et les risques. De même, l'acheteur est responsable de l'importation de la marchandise.

Il existe une disposition spéciale pour les cas où le vendeur remet la marchandise à un transporteur dans le cas d'un transport maritime et exige un «On Board Bill of Lading» pour le traitement du paiement (en particulier dans le contexte d'une lettre de crédit). Ce document n'est délivré que lorsque la marchandise se trouve à bord du navire (c'est-à-dire après la remise au transporteur). L'acheteur est alors tenu de remettre ce document au vendeur.¹⁶

¹⁶ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 16 et suivante et 33 et suivantes

4.3. CPT (Carriage Paid To) = port payé jusqu'à

Illustration 6: Livraison CPT



Dans le cas d'Incoterms® CPT (lieu de livraison convenu), le lieu de livraison et le lieu de destination ne sont pas identiques (règle des deux points). De ce fait, il est indispensable de les indiquer l'un et l'autre aussi précisément que possible. Pour CPT, le vendeur est tenu de remettre la marchandise au (premier) transporteur pour autant qu'aucun autre lieu de livraison n'ait été convenu. Le transfert des risques s'effectue sur le lieu de livraison. Le vendeur doit conclure le contrat de transport (jusqu'au lieu de destination) aux conditions usuelles, à ses frais. Le transport doit s'effectuer avec un moyen de transport approprié sur le trajet usuel, conformément à la pratique commerciale. Les règles sont analogues à celles prévues par la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises.¹⁷

Si les pratiques commerciales l'exigent, un document de transport avec fonction de transfert (document usuel ou document formant titre) doit être établi. La documentation de transport doit toujours être complète, à savoir comporter tous les originaux.

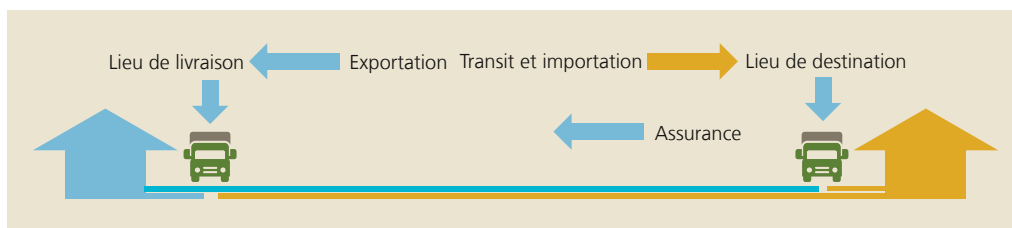
Le transfert des coûts est effectué sur le lieu de destination. Le vendeur doit prendre à sa charge les formalités d'exportation. De plus, il assume les coûts de déchargement sur le lieu de destination s'il en est convenu ainsi dans le contrat de transport. Si tel n'est pas le cas, l'acheteur assume les frais de déchargement. L'acheteur doit prendre à sa charge les formalités de transit et d'importation (coûts et traitement).¹⁸

¹⁷ Cf. Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, 2019, p. 11 art. 32 (2)

¹⁸ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 47 et suivantes

4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = port payé, assurance comprise, jusqu'à

Illustration 7: Livraison CIP



Hormis l'obligation d'assurance, la règle Incoterms® 2020 CIP (lieu de livraison convenu) est identique à la règle CPT. Ici aussi, le lieu de livraison et le lieu de destination ne sont pas identiques (règle des deux points). De ce fait, il est indispensable de les indiquer l'un et l'autre aussi précisément que possible. Pour CIP, le vendeur est tenu de remettre la marchandise au (premier) transporteur pour autant qu'aucun autre lieu de livraison n'ait été convenu. Les risques sont alors transférés. Par ailleurs, le vendeur doit conclure le contrat de transport aux conditions usuelles, à ses frais. Le transport doit s'effectuer avec un moyen de transport approprié sur le trajet usuel, conformément à la pratique commerciale. Si la pratique le veut, un document de transport avec fonction de transfert (document usuel ou document formant titre) doit être établi. La documentation de transport doit toujours être complète, à savoir comporter tous les originaux.

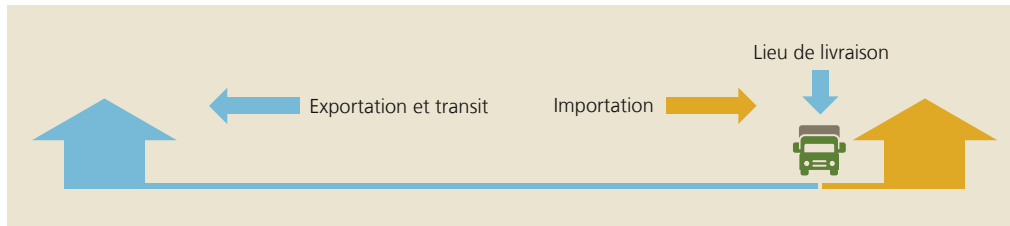
De plus, le vendeur doit avoir souscrit une assurance auprès d'une compagnie d'assurance à la réputation irréprochable. L'assurance doit couvrir 110% du prix des marchandises dans la monnaie du contrat. La couverture d'assurance doit fournir une protection complète (*tous risques*) conformément aux clauses internationales (A) de l'Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association). En cas de dommages, l'acheteur doit toujours s'adresser à l'assurance pour faire valoir ses droits à un dédommagement.

Le transfert des coûts pour la livraison de la marchandise s'effectue sur le lieu de destination. Le vendeur doit prendre à sa charge les formalités d'exportation. De plus, il assume les coûts de déchargement sur le lieu de destination s'il en est convenu ainsi dans le contrat de transport. Si tel n'est pas le cas, l'acheteur assume les frais de déchargement. L'acheteur doit prendre à sa charge les formalités de transit et d'importation.¹⁹

¹⁹ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 17 et suivante et 57 et suivantes

4.5. DAP (Delivered At Place) = rendu au lieu de destination convenu

Illustration 8: Livraison DAP



Dans le cas d'Incoterms® 2020 DAP (lieu de livraison convenu), le lieu de livraison est identique au lieu d'exécution (règle du point unique). À cet endroit, les coûts et les risques sont transférés à l'acheteur. Avec DAP, ce lieu de livraison peut être chez l'acheteur (comme indiqué sur le croquis). Toutefois, avec DAP, un terminal (par route, rail, mer ou air) à «proximité» de l'acheteur peut également être envisagé. Contrairement à FCA, avec DAP, le vendeur doit organiser le transport principal (= conclure un contrat de transport), payer et assumer les risques.

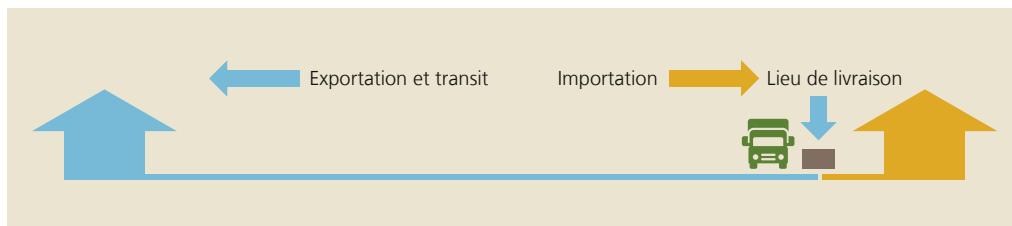
Cette dernière règle est également conçue pour le post-acheminement (transbordement des marchandises) au-delà d'un terminal. L'obligation de livraison du vendeur prend fin sur le moyen de transport arrivant au lieu de destination convenu, la marchandise étant prête à être déchargée.

Le vendeur se charge des formalités d'exportation et de transit; il assume les frais de déchargement uniquement si le contrat de transport le stipule. L'acheteur est responsable des coûts et des risques de déchargement ainsi que de l'importation.²⁰

²⁰ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 69 et suivantes

4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = rendu au lieu de destination convenu déchargé

Illustration 9: Livraison DPU



Incoterms® 2020 DPU (lieu de livraison convenu) est une nouvelle règle Incoterms. Elle remplace et étend la règle Incoterms® 2010 DAT, en ce sens que le lieu de livraison n'est pas limité à un seul terminal, mais peut être n'importe quel lieu. Le lieu de livraison est identique au lieu d'exécution (règle du point unique), où a lieu le transfert des coûts et des risques.

L'obligation de livraison du vendeur comprend le déchargement de la marchandise. Le vendeur doit donc clarifier au préalable si cela lui est effectivement possible au lieu indiqué. Dans tous les cas, le vendeur doit conclure à ses frais le contrat de transport. Le lieu de livraison peut, mais ne doit pas obligatoirement, se trouver au siège de l'acheteur. Surtout, un terminal (par route, rail, mer ou air) à «proximité» de l'acheteur doit ici également être envisagé, de sorte que le vendeur doit en tout cas prendre en charge le transport principal en ce qui concerne les frais et les risques.

Si la marchandise doit continuer d'être transportée sur le moyen de transport, il faut alors convenir de DAP ou, le cas échéant, de DDP. Les formalités d'exportation et de transit sont à la charge du vendeur. Les formalités d'importation incombent à l'acheteur.²¹

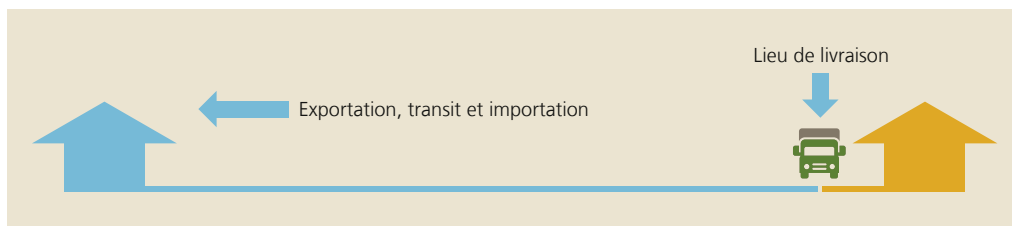


Pour les coûts de déchargement, une différence notable existe entre les règles DAT et DAP.

²¹ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 19 et 79 et suivantes

4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = rendu droits acquittés

Illustration 10: Livraison DDP



Hormis le transit qui, dans ce cas, doit être pris en charge par le vendeur, Incoterms® 2020 DDP (lieu de livraison convenu) est identique à DAP. Le lieu de livraison est donc le lieu d'exécution (un point unique). Il s'agit d'une obligation maximale pour le vendeur. Par conséquent, il est recommandé de ne pas recourir à cette règle si le vendeur ne peut se charger des formalités d'importation (p. ex. s'il ne dispose pas d'une licence d'importation).

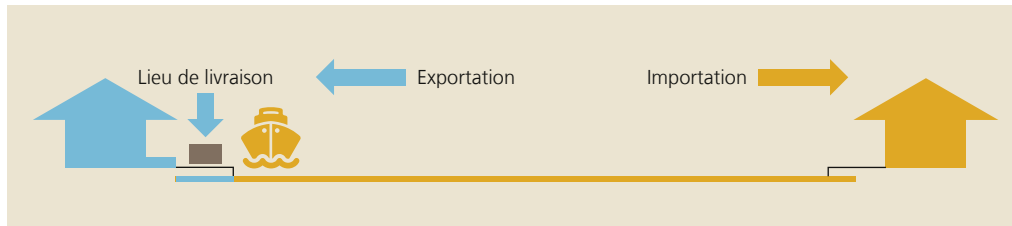
L'obligation de livraison du vendeur prend fin sur le moyen de transport arrivant au lieu de destination convenu, la marchandise étant prête à être déchargée. Le vendeur doit conclure le contrat de transport à ses frais. En revanche, il n'assume les frais de déchargement que si le contrat de transport le stipule. Si celui-ci n'en dispose pas autrement, ces frais sont à la charge de l'acheteur.

Dans la majeure partie des cas (convenu dans le contrat), le lieu de destination est le siège de l'entreprise de l'acheteur, mais il peut aussi se situer avant d'arriver chez l'acheteur. Il peut également s'agir d'un terminal (par route, rail, mer ou air). Il convient de noter que, selon la situation géographique, la dernière étape du parcours jusqu'au siège de l'entreprise de l'acheteur peut se révéler coûteuse. Le vendeur doit prendre à sa charge les formalités d'exportation, de transit et d'importation. Lorsque certaines taxes à l'importation (comme la TVA à l'importation) sont à la charge du vendeur, le contrat doit en faire mention par ailleurs.²²

²² Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 89 et suivantes

4.8. FAS (Free Alongside Ship) = franco le long du navire

Illustration 11: Livraison FAS



Incoterms® 2020 FAS (port d'embarquement convenu) doit être utilisé exclusivement pour le transport par mer ou par voies navigables intérieures. Le lieu de livraison détermine le transfert des coûts et des risques (règle du point unique). La livraison doit se faire le long du navire convenu par l'acheteur. Cela peut se faire à un quai (déchargé devant le navire) ou sur un navire de navigation fluviale.

La règle FAS convient avant tout aux livraisons de matières premières. Dans le cas de marchandises en conteneurs, la livraison le long du navire est inhabituelle; les conteneurs sont généralement remis à un terminal à conteneurs (devant celui-ci). Il convient donc d'utiliser ici FCA. Pour la règle FAS, le vendeur se charge des formalités d'exportation, l'acheteur de celles d'importation.²³

²³ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 101 et suivantes

4.9. FOB (Free On Board) = franco à bord

Illustration 12: Livraison FOB



Dans le cas d'Incoterms® 2020 FOB (port d'embarquement spécifié), le lieu de livraison est le lieu de transfert des coûts et des risques (règle du point unique). Cette règle ne convient qu'au transport par mer et par voies navigables intérieures. La livraison est effectuée lorsque la marchandise est placée à bord du navire convenu par l'acheteur au port d'embarquement. Pour la règle FOB, le vendeur se charge des formalités d'exportation, l'acheteur de celles d'importation.

Cette règle (comme la FAS) convient aussi principalement aux livraisons de matières premières. Pour les marchandises dans des conteneurs, la livraison dans un terminal est plus appropriée car, dans un tel cas, l'état de la marchandise et la date de livraison doivent tous deux faire l'objet d'un contrôle exact à la livraison. Par conséquent, la règle FCA convient mieux dans le cas de livraisons dans des conteneurs.²⁴

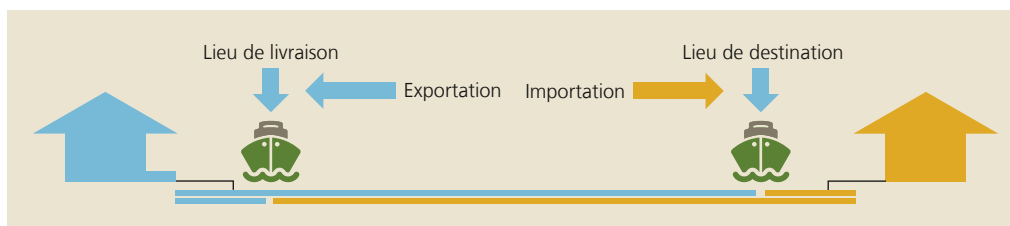


Conteneur ou matières premières? La réponse à cette question a une influence sur le choix des Incoterms.

²⁴ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 111 et suivantes

4.10. CFR (Cost and Freight) = coût et fret

Illustration 13: Livraison CFR



Incoterms® 2020 CFR (port de destination convenu) ne convient que pour le transport par mer et voies navigables intérieures. Le lieu de livraison (= port d'embarquement) et le lieu de destination (= port de destination) ne sont pas identiques (règle des deux points). Une partie de l'obligation de livraison du vendeur est le dépôt des marchandises à bord du navire. Les risques sont alors transférés (tout comme avec FOB).

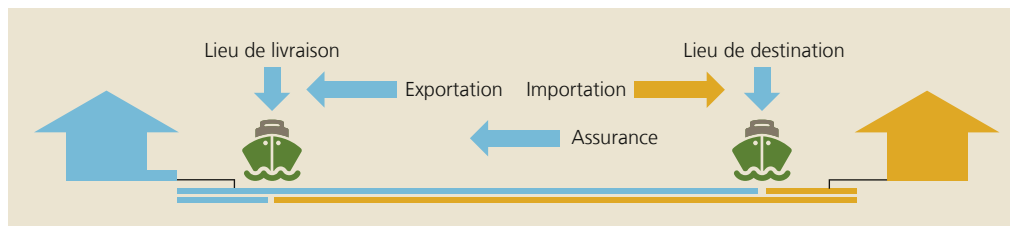
Cette règle n'est pas indiquée lorsque plusieurs types de transport sont combinés (transport multimodal) et/ou la marchandise est remise à un transporteur avant de se retrouver sur le navire, comme c'est le cas la plupart du temps pour les marchandises déposées dans des conteneurs. Dans ce cas de figure, la règle CPT est recommandée. Pour la règle CFR, le vendeur doit conclure le contrat de transport aux conditions usuelles. Le transport doit se faire sur le trajet usuel et à bord d'un navire normalement utilisé pour le transport de la marchandise. Dans ce cas, un document de transport avec fonction de transfert (documents usuels et documents formant titre) est nécessaire, et la documentation doit toujours être remise dans son intégralité. Si ce document n'est pas souhaité (il s'agit généralement du connaissement maritime), le contrat de vente doit en disposer autrement.

En ce qui concerne le transfert des coûts, le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination ainsi que les formalités d'exportation. Il n'assume les frais de déchargement que si le contrat de transport le stipule. Dans les autres cas, les frais de déchargement sont à la charge de l'acheteur. L'acheteur doit se charger des formalités d'importation et en assumer les frais.²⁵

²⁵ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 121 et suivantes

4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = coût, assurance et fret

Illustration 14: Livraison CIF



Hormis l'obligation d'assurance du vendeur, la règle Incoterms® 2020 CIF (port de destination convenu) correspond à la règle CFR. CIF ne convient que pour le transport par mer et par voies navigables intérieures. Le lieu de livraison (= port d'embarquement) et le lieu de destination (= port de destination) ne sont pas identiques (règle des deux points). Le transfert des risques du vendeur à l'acheteur s'effectue par conséquent également dans le cas de CIF avec la livraison déchargée à bord du navire. Cette règle n'est pas appropriée lorsqu'il s'agit de transport multimodal et/ou la marchandise est remise à un transporteur avant de se retrouver sur le navire (p. ex. dans des conteneurs). Pour cela, la règle CIP est recommandée.

Le vendeur doit conclure le contrat de transport aux conditions usuelles. Le transport doit se faire sur le trajet usuel et à bord d'un navire normalement utilisé pour le transport de la marchandise. Dans ce cas également, un document de transport avec fonction de transfert (documents usuels et documents formant titre) est nécessaire, et la documentation doit toujours être remise dans son intégralité. Si ce document n'est pas souhaité (il s'agit généralement du connaissement maritime), le contrat de vente doit en disposer autrement.

De plus, avec la règle CIF, le vendeur doit avoir souscrit une assurance auprès d'une compagnie d'assurance à la réputation irréprochable. L'assurance doit couvrir 110 % du prix des marchandises dans la monnaie du contrat. Cependant, la couverture d'assurance ne doit être ici que minimale (contrairement à CIP). Cette couverture minimale doit être prouvée conformément aux clauses internationales (C) de l'Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association). Dans la plupart des cas, les parties contractantes souhaitent une couverture plus importante, voire totale (tous risques). Cela doit faire l'objet d'une mention spéciale dans le contrat de vente. En cas de dommages, l'acheteur doit s'adresser à l'assurance afin de faire valoir ses droits à un dédommagement.

En ce qui concerne le transfert des coûts, le vendeur assume (en plus de l'assurance) les frais de transport jusqu'au port de destination ainsi que les formalités d'exportation. Il ne prend à sa charge les coûts de déchargement que si le contrat de transport le stipule. Dans les autres cas, les frais de déchargement sont à la charge de l'acheteur. L'acheteur doit se charger des formalités d'importation et en assumer les frais.²⁶

²⁶ Cf. ICC Germany e.V., 2019, p. 131 et suivantes

5. Aperçu général

Illustration 15: Aperçu du transfert des coûts et des risques Incoterms® 2020

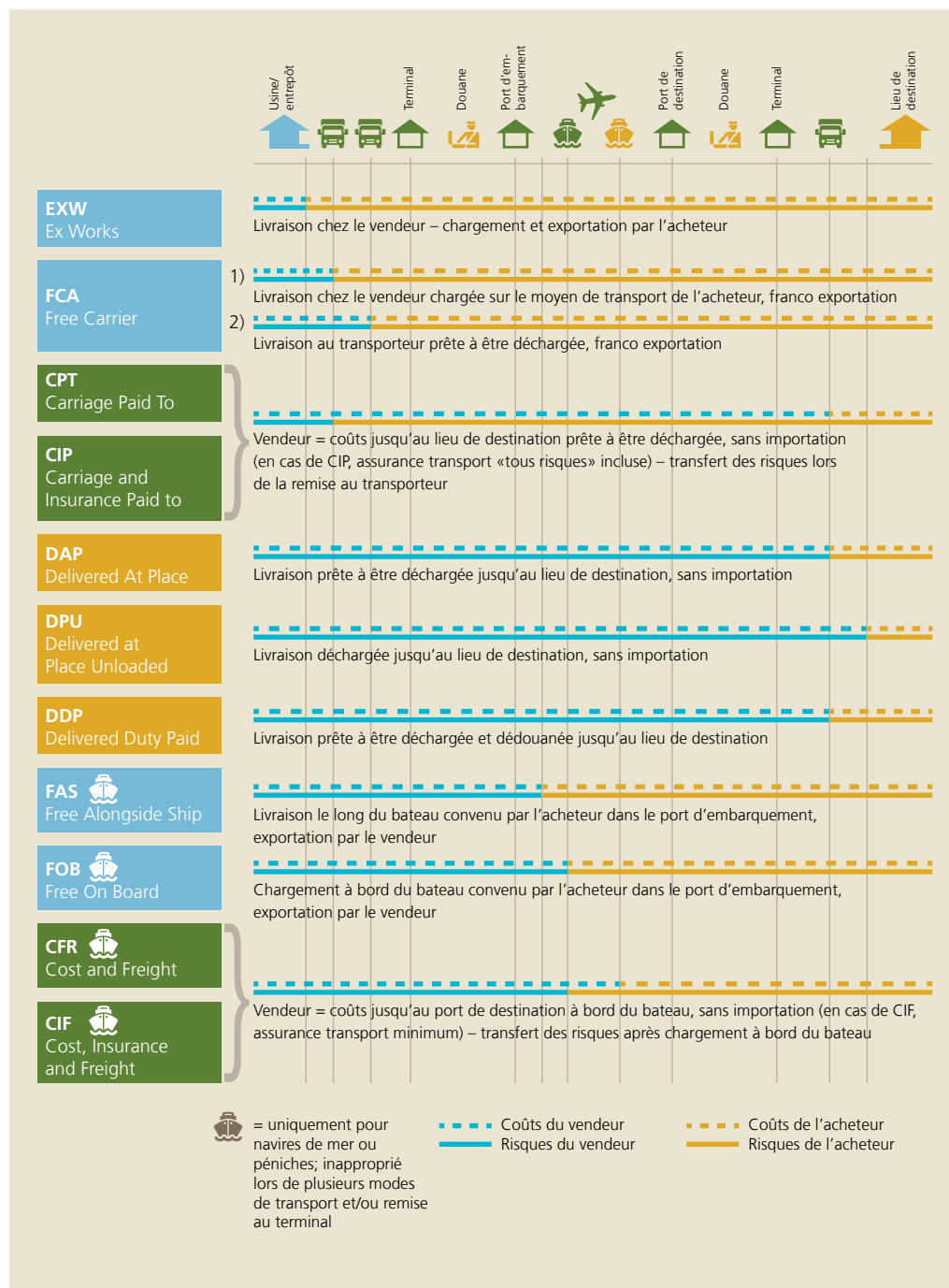


Table des illustrations

Illustration 1:	Voie de transport et acteurs	4
Illustration 2:	Les différents groupes des Incoterms® 2020	8
Illustration 3:	Incoterms® 2020 – Obligations du vendeur et de l'acheteur	9
Illustration 4:	Livraison EXW	11
Illustration 5:	Livraison FCA	12
Illustration 6:	Livraison CPT	13
Illustration 7:	Livraison CIP	14
Illustration 8:	Livraison DAP	15
Illustration 9:	Livraison DPU	16
Illustration 10:	Livraison DDP	17
Illustration 11:	Livraison FAS	18
Illustration 12:	Livraison FOB	19
Illustration 13:	Livraison CFR	20
Illustration 14:	Livraison CIF	21
Illustration 15:	Aperçu du transfert des coûts et des risques Incoterms® 2020	22

Bibliographie

Büter, W. (2013). *Außenhandel. Grundlagen internationaler Handelsbeziehungen*. Berlin u. a.

Grüske, W. (2013). *Incoterms® 2010 – Praxishandbuch: Praxis-Know-how für Anwender zum offiziellen Regelwerk der Incoterms® 2010*. Torgau.

Code de commerce allemand (21 juin 2019). *Code de commerce allemand dans la version publiée au Journal officiel fédéral, partie III, section 4100-1, modifiée en dernier lieu par l'article 8, paragraphe 4 de la loi du 8 juin 2019 (BGBl. I, p. 1002)*. (ministère de la justice, éd.) Date de la dernière consultation: 5 octobre 2019 sur: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/HGB.pdf>

ICC Deutschland e. V. (2010). *Incoterms® 2010 - ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln (ICC-Publikation 715 ED)*. Berlin.

ICC Germany e. V. (2019). *Incoterms 2020 – Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln*. Berlin.

ICC Germany e.V. (non daté). *Warum Incoterms®?* Consulté le 5 octobre 2019 sur: <https://www.incoterms2020.de/>

Jahrmann, F.-U. (2016). *Außenhandel* (Bde. Kompakt-Training Praktische Betriebswirtschaft). (K. Olfert, éd.) Herne.

Kluge, S. (20 septembre 2019). *Incoterms 2020*. (BEX Components AG) Consulté le 5 octobre 2019 sur <https://www.bex.ag/blog/incoterms-2020/>

Mantissa E-Learning. (2019). *Ten common mistakes in using the Incoterms rules*. Consulté le 5 octobre 2019 sur [IncotermsExplained.com: https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/common-mistakes/](https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/common-mistakes/)

Droit des obligations suisse. (1^{er} avril 2017). *Loi fédérale complétant le Code civil suisse (Livre cinquième: Droit des obligations) du 30 mars 1911*. (Conseil fédéral, éd.) Consulté le 5 octobre 2019 sur: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19110009/201704010000/220.pdf>

Code civil des affaires autrichien (5 octobre 2019). *Loi fédérale sur les dispositions spéciales de droit civil applicables aux sociétés (Code civil des affaires autrichien), StF: dRGBL. p. 219/1897 (GBlÖ n° 86/1939)*. Consulté le 5 octobre 2019 sur: RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001702>

Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (5 octobre 2019). *Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf, StfF: BGBl. N° 96/1988 (NR: GP XVII RV 94 AB 271 p. 38. BR: AB 3371 p. 494)*. Consulté le 5 octobre 2019 sur: RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/10002854/%C3%9Cbereinkommen%20der%20Vereinten%20Nationen%20%C3%BCber%20Vertr%C3%A4ge%20%C3%BCber%20den%20internationalen%20Warenkauf%2c%20Fassung%20vom%2006.09.2017.pdf>

WKO (20 octobre 2017). *Incoterms 2010. Réglementation dans le contrat d'achat sur les obligations essentielles du vendeur et de l'acheteur*. Consulté le 5 octobre 2019 sur: https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/Incoterms_2010_allgemein.html

Impressum

Auteur

Markus Hämmerle

Édition

PostFinance SA et swiss export

Date: novembre 2019

PostFinance SA

postfinance.ch/commerceexterieur

www.swiss-export.com

ISBN 978-3-906201-34-4



9 783906 201344 >