

## **DU BON USAGE DES INCOTERMS**

Les incoterms (International Commercial Terms) sont couramment utilisés dans les transactions à l'international afin de déterminer – en principe – sans équivoque possible :

- le lieu du transfert de frais (frais de transports & annexes au transport),
- le lieu de transfert des risques (afférents au transport),

entre le vendeur et l'acheteur d'une marchandise.

Encore est-il nécessaire d'utiliser ces incoterms de manière appropriée et avec la précision voulue.

En effet, si cette nomenclature internationale est supposée faire disparaître toute interprétation divergente entre les deux parties au contrat d'achat / de vente, son utilisation requière quelques précautions que nous tenterons de synthétiser ci-après.

### **1°/ Choix de l'incoterm**

- Dans bien des cas, et en particulier sur les opérations à l'import, les entreprises françaises tendent à subir le choix imposé par le fournisseur (en particulier lorsque ce dernier est asiatique). D'une manière générale, et dans la mesure où les prestataires utilisés en matière de transport et d'assurance rendent cela possible, il est toujours plus judicieux pour une entreprise de maîtriser par elle-même ses coûts et ses risques de transport ... et donc de retenir un incoterm dit « au départ » pour les opérations d'achat à l'import, un incoterm dit « à l'arrivée » pour les opérations de vente à l'export.
- La dernière révision des incoterms opérée en 2010 par la ICC (International Chamber of Commerce) a relégué au second plan les incoterms strictement maritimes, sans doute avant qu'ils ne disparaissent lors de la prochaine révision. La ICC a mis en avant *a contrario* les incoterms multimodaux, plus adaptés à l'organisation actuelle des transports en conteneur, lesquels peuvent combiner plusieurs modes de transport sur une même opération. Il devient donc urgent de bannir les FOB, CIF et CFR, pour leur préférer FCA, CIP ou CPT ... même si les vieilles habitudes ont la vie dure (ne voyons nous pas encore parfois du FOB ou du CIF utilisé pour des transports aériens, alors que ces deux incoterms ont toujours été exclusivement dédiés au transport maritime !).
- Afin de limiter au maximum le risque d'interprétation, et donc de conflit, sur les lieux de transfert de risque et/ou de frais, il est à notre sens indispensable de préciser après chaque incoterm son lieu d'application. On préférera donc « CIP entrepôt XXX Port de Marseille » à « CIF Marseille ».

### **2°/ Incoterms et crédit documentaire**

- Lorsqu'un incoterm convenu sur un contrat d'achat / de vente est repris sur le crédit documentaire émis par l'acheteur, il convient de s'assurer (lorsqu'on est le vendeur, donc le bénéficiaire du crédoc) que les engagements précisés dans le texte dudit document ne viennent pas contredire l'incoterm. Il n'est ainsi pas possible de vendre une marchandise « CIP aéroport d'arrivée » et de mentionner en parallèle à la rubrique « assurance » que la marchandise est assurée par le vendeur « from seller's warehouse to buyer's warehouse ».
- L'étendue et le montant de la garantie prévus dans les incoterms qui laissent au vendeur le soin de souscrire l'assurance pour le compte de l'acheteur (CIP et CIF), correspondent à une garantie Tous Risques des risques ordinaires de transport, en valeur CIP / CIF (c'est-à-dire en valeur rendue au port d'arrivée). Si il est souhaité une garantie plus étendue, soit en terme de montant (l'usage est de prévoir une garantie en valeur CIP / CIF + 10%, mais cela doit être précisé explicitement pour s'appliquer), soit en terme de garantie (étendue de la garantie aux risques de guerre et assimilés par exemple), ceci doit être repris dans le crédit documentaire, et bien entendu convenu parallèlement avec les assureurs concernés au préalable.

### **3°/ Incoterms et paiement**

Enfin, pour mémoire, l'incoterm ne règle pas le transfert de propriété, acté généralement par le complet paiement des marchandises. La plupart des contrats de vente prévoient une clause de réserve de propriété au bénéfice du vendeur jusqu'à encaissement du règlement total du prix de vente convenu.

L'incoterm ne règle pas non plus les conditions de paiement spécifiées par ailleurs : A vue, à 15 jours, 30 jours, 60 jours, après le chargement sur le navire au port de départ, après le déchargement du navire au port d'arrivée ...

Afin d'éviter de se retrouver en position vulnérable, il est ainsi souhaitable de caler les conditions de paiement sur l'incoterm (ou inversement), et de prévoir si nécessaire des procédures de contrôle qualité (qui peuvent être reprises dans les conditions d'application d'un crédit documentaire). Ceci permettra de s'assurer de la conformité, de la qualité et de la quantité des marchandises livrées.

M. Anthony TRAVERSE, Associé chez Chomel-Dumas-Chavane.

**CHOMEL DUMAS CHAVANE - 9, rue des Archers - BP 2230 - 69213 LYON Cedex 02**  
Tél. 04 72 56 19 99 - Fax 04 78 37 98 58 - N° ORIAS : 07028 171 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)  
Siren N° 309 456 465 - Code APE 6622 Z