

8.3. La pratique des « incoterms® 2010 ICC » en Belgique wallonne

La Wallonie a, pendant très longtemps, été une terre d'industrie lourde qui a généré, tant à l'import qu'à l'export, des mouvements de marchandises importants.

Le simple fait d'évoquer des productions sidérurgiques en millions de tonnes générant des millions de tonnes de charbons, minerais de fer, semi-produits et produits finis à transporter. La fin de cette activité a quasiment coïncidé avec l'entrée en vigueur des Incoterms® 2010 mais aussi la volonté affichée de faire de la logistique un nouveau pôle de développement économique.

Quel rapport avec les incoterms ?

L'industrie sidérurgique travaillait traditionnellement avec des incoterms "historiques" à savoir parfois **EXW**, souvent **FOB** ou plus récemment **FCA** mais aussi **CFR/CIF** ou **CPT/CIP** par la route ou le chemin de fer. Les clients proches ou lointains étaient souvent capables d'organiser tout ou partie d'un transport sans grand risque pour les marchandises transportées.

L'héritage encore récent de ces pratiques fait que même si les Incoterms® 2010 ICC ont introduit de nouvelles règles, elles sont encore peu suivies dans les faits.

EXW, qui est un incoterm peu en phase avec la pratique, est encore énormément employé, les vendeurs locaux intégrant des coûts et risques supplémentaires dans leur prix de vente plutôt que de passer à l'incoterm **FCA** « entrepôt du vendeur » qui devrait être systématiquement recommandé puisque dans la pratique, le vendeur charge la marchandise sur le moyen de transport qui est envoyé par l'acheteur ou livre jusqu'au transporteur désigné via le plus souvent un camion. En Wallonie, la majorité des exportations qu'il y aurait lieu d'appeler « livraison intracommunautaire » se font vers les pays limitrophes à savoir l'Allemagne, la France et les Pays-Bas ou au départ de ports (Anvers et Zeebrugge) ou d'aéroports (Bruxelles ou Liège) majoritairement belges mais aussi étrangers (Rotterdam pour la mer et Paris ou Francfort en aérien) qui sont à une distance inférieures à 500 kms de n'importe quel point de la région.

Les incoterms **FAS** ou **FOB** sont surtout connus en maritime avec les livraisons au port d'Anvers (Liège étant reliée à Anvers depuis les années 30 par le canal Albert qui a été élargi et approfondi dans les années 80 du siècle dernier mais aussi, d'ici peu également via la nouvelle écluse à large gabarit de Lanaye qui permettra également un accès facilité depuis et vers le port de Rotterdam).

Trilogiport devrait généraliser l'utilisation du FCA "lieu convenu"

Si jusqu'à présent, ces deux incoterms ne sont largement utilisés en Région Wallonne qu'en commerce maritime, on peut espérer que l'activité du Trilogiport en construction qui sera opérationnel en 2015, et dont DP world - déjà l'exploitant d'importants terminaux au port d'Anvers a pris le contrôle à l'été 2014 -, fera de la région liégeoise un arrière port capable de recevoir des marchandises depuis l'intérieur de l'Europe pour les acheminer par les voies d'eau intérieures largement sous-utilisées vers les ports de mer dans le cadre d'une logistique intégrée.

Ces développements, de même que ceux de l'infrastructure aéroportuaire, devraient permettre dans un avenir proche une généralisation de l'incoterm **FCA** lieu convenu chez le transitaire/transporteur de l'acheteur en Région Wallonne pour les marchandises dont les clients étrangers gèrent le transport principal. Pour conclure, il est à noter que beaucoup de PME wallonnes utilisent l'incoterm **FCA** « lieu de leur entrepôt » et parfois encore à mauvais escient l'incoterm **EXW**. Pour les incoterms de la famille « C », l'essentiel du transport maritime vers les clients outre-mer est encore géré avec les incoterms **CFR** et **CIF** même dans le cas du transport en container.

Le problème de la nouvelle remarque faite dans les Incoterms® 2010 ICC spécifiant que la livraison d'un container devrait se faire en **CPT/CIP** si le vendeur ne maîtrise pas la mise à bord des marchandises sur le navire, est que la mise à bord des marchandises est également le moment après lequel, si les marchandises sont remises sans dommage, le vendeur est en droit de recevoir les connaissements/Bill of Lading de la compagnie maritime ou de son agent.

L'utilisation des incoterms **CPT/CIP** pour un commerce maritime en container peut paraître étrange car le risque aura déjà été transféré à l'acheteur à la remise au premier transporteur alors que le document de transport qui est souvent le pivot d'un crédit documentaire ne lui sera remis qu'une fois la marchandise à bord du navire. Quid donc si les risques sont transférés au client et que la marchandise n'est pas embarquée containerisée dans les conditions du crédit documentaire? A l'achat, il est surprenant de constater que peu d'importateurs en Région Wallonne savent que le délai contractuel, s'il n'est pas mentionné autre chose dans le contrat, est le délai de remise au premier transporteur (incoterm CPT/CIP) dans l'entrepôt de leur fournisseur ou à la mise à bord (CFR/CPT) au port de départ désigné.

Beaucoup d'importateurs wallons connaissent bien l'incoterm **DAP** (bien que certains mentionnent encore dans leurs contrats ou bons de commande DDU), car il leur permet pour l'essentiel de leur activité de se décharger de l'organisation et des risques de la logistique sur leurs fournisseurs d'états membres de l'Union Européenne.

A l'inverse, les exportateurs wallons doivent de plus en plus « offrir » cet incoterm à leurs clients qui, généralement de plus grande taille, cherchent à sécuriser leur délai d'approvisionnement et indirectement « outsourcer » tout ou partie de leur logistique chez leurs fournisseurs.

L'incoterm **DAT** est encore trop peu utilisé à l'import car il offre une alternative, tant en transport aérien que maritime, de se faire livrer des marchandises à une date certaine déchargée du mode de transport à un port ou aéroport. Les développements d'infrastructures en Région Wallonne évoqués précédemment devraient également permettre cette utilisation pour les autres modes de transport à moyen terme.

Enfin, l'incoterm **DDP** est très peu utilisé si ce n'est par exemple, par de petites entreprises de création du secteur textile, de décoration ou similaire qui livrent des produits finis ou des revendeurs dans certains pays (les USA p.ex.). Des sociétés d'ingénierie et de hautes technologies l'utilisent également pour la fourniture de pièces de rechange de machines ou de renvoi sous garantie.

A titre personnel, les Incoterms® 2010 ont supprimé un incoterm que j'avais eu l'opportunité d'utiliser lors d'un contrat très important en Russie mais qui peut servir dans bien d'autres pays de par la planète à savoir l'incoterm **DES** Incoterms 2000 qui permettait; un vendeur de livrer à ses frais et risques la marchandise non-déchargée sur un navire; un port de destination sans avoir à arranger: son déchargement et supporter les risques qui y sont liés.

Par Vincent Repay, BELA sarl
Conseiller en Commerce International

Cet exemple illustre combien est nécessaire une révision régulière des INCOTERMS car la réalité d'aujourd'hui ne sera pas celle de demain.

Les INCOTERMS® 2010 ont fait la part belle au commerce courant par container ou transport multimodal qui correspond bien à une réalité vécue depuis peu après l'an 2000, à savoir que les pays émergents livrent de plus en plus de biens de consommation ou industriels vers l'Occident qui d'exportateur est devenu importateur.

De part les coûts de la main d'œuvre dans nos pays, il serait peut-être intéressant que les experts mandatés par les pays ouest-européens auprès de la commission pour la rédaction des Incoterms défendent des incoterms plus liés à l'exportation de biens d'équipements et conformes aux pratiques des transitaires et lignes maritimes dans ces domaines afin que les exportateurs ou importateurs ne soient pas tiraillés entre un incoterm contractuel et un usage différent généralement au port d'arrivée qui leur fait supporter des coûts normalement à charge de l'autre partie selon les Incoterms® 2010.

En conclusion, les incoterms® devraient être la base de la construction d'un contrat de vente ou d'achat de marchandises et les éléments contractuels devraient en découler plutôt que l'inverse: combien de contrats prévoient un tas de clauses qui sont contraires à l'incoterm retenu et qui, par conséquent, mettent en danger la sécurité juridique liée à leur intégration dans le contrat.

CLASSE EXPORT Novembre-Décembre 2014