

8.3. Incoterms 2020 – et si c'était le moment de remettre à niveau ses équipes ?

Tous les 10 ans, la Chambre de Commerce Internationale, forte d'une concertation mondiale, rénove les fameux Incoterms, règles et usages qui régissent le commerce international. Vous les connaissez mieux sous les appellations ex-works, FOB, DAP...

L'utilisation des Incoterms est le lot quotidien des services d'administration des ventes et des services logistiques. Ces terminologies souvent mal utilisées par méconnaissance, sont édictées et renouvelées tous les 10 ans par la Chambre de commerce Internationale, ICC dont le siège mondial est à Paris.

Ces règles qui ne sont pas contraignantes sont le fruit d'un travail avec des professionnels de tous les continents et reflètent l'évolution du commerce mondial. Si elles n'ont pas force de loi elles sont reconnues par les tribunaux du monde entier et feront fois en cas de litige car chacun est sensé connaître les appellations qu'il l'utilise.

Les conséquences de ce changement décennal sont donc importantes et peuvent avoir des impacts financiers et de responsabilité importants sur les entreprises, et leur utilisation quasiment obligatoire dans les transactions internationales demande une bonne maîtrise de ceux-ci.

Rappelons que les règles définissent 2 notions simple en matière de transport de marchandises : qui paye le transport et jusqu'où, et qui est responsable de la marchandise et donc de l'assurance et jusqu'à quel point.

Les Incoterms ne définissent absolument pas la propriété de la marchandise qui est définie par le contrat et le paiement de la marchandise et qui entraînera la définition également de son transfert de propriété. Une fois cette distinction faite il s'agit d'utiliser le bon incoterm avec le bon mode de transport. On distingue des Incoterms maritimes et des Incoterms multimodaux. Les Incoterms maritimes sont depuis 2010 plutôt utilisés pour des marchandises vrac ou dont le mode de transport exclusif est le bateau.

Le célèbre « FOB » que vous avez tous appris à l'école est aujourd'hui largement supplanté par le FAP car ce dernier prend en compte l'approche souvent par route ou par fer au port et solutionne le fameux épouvantail du « transbordement du navire dont on imaginait le pire.

FCA Free Carrier (franco-transporteur ...)

C'est désormais l'incoterm de base du commerce international il est extrêmement souple, l'adresse de livraison peut être le camion de l'acheteur comme un point convenu au plus prêt ou plus éloigné un aéroport ou un port.

Son avantage : il permet de gérer le chargement des marchandises, la sortie du territoire et d'apporter la preuve auprès de l'administration fiscale de l'exportation et ... de l'exonération de TVA.

Pour le vendeur

Lors d'un transport international avec l'incoterm FCA le vendeur est en charge de :

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au lieu d'embarquement convenu ou au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.

La variante créée en 2010 FCA « locaux du vendeur » toujours existante en 2020 permet de dire que le vendeur s'occupe de charger et dédouaner la marchandise au départ. L'acheteur prend alors en charge le transport jusqu'à son usine.

Enfin le transfert de risque soit au chargement à l'usine soit à la remise au premier transporteur indépendant est une sécurisation pour le vendeur. ICC a rajouté dans sa version 2020 une note plus claire sur l'utilisation des moyens de transport propre précisant que le risque est sous celui à qui appartient ces moyens. De ce fait si Le vendeur fait le préacheminement avec son propre moyen de transport, il devra supporter le risque jusqu'à la remise à lieu convenu.

Nouveauté dans La version 2020 ICC a ajouté une « option » permettant au vendeur, dans le cadre d'un crédit documentaire, de récupérer en accord avec l'acheteur le document de transport en anticiper avec La mention on board ou reçu pour expédition Cette option a été créée afin de répondre à des besoins de la part d'exportateurs sur certains pays dont la législation impose le crédit documentaire et ne reconnaisse que les documents de transport classique (CMR, LTA, Connaissance maritime).

A notre sens le changement le plus important au sein de cette nouvelle mouture est l'intégration des notes explicatives au sein même de la définition des Incoterms.

L'important travail réalisé par le comité de l'ICC sur ce sujet a le mérite de beaucoup clarifier l'utilisation de ceux-ci et sont un véritable manuel d'utilisation de ceux car les notes reprennent pour chacun des Incoterms de façon pédagogique, les précisions et cas qui peuvent se présenter au quotidien en fonction des modes de transport utilisés.

Le deuxième changement important est le changement des conditions d'assurance dans les incoterms comme le CIF et le CIP, ce qui demande dorénavant d'intégrer une assurance plus complète pour les entreprises qui l'utilisent (voir article sur le CIP).

Dans tous les cas, c'est sans doute le bon moment pour dépoussiérer les règles du commerce international au sein de ses équipes qui ont souvent une notion ancienne des règles du commerce international, ou appris à l'école il y a 20 ans. L'évolution du commerce mondial et des règles et usances a été telle que les apprendre à nouveaux permet en réalité de faire cette nécessaire pique de rappel qui permet de se poser les bonnes questions sur la façon dont on traite les flux et sur les propositions portées par les commerciaux pour les adapter aux usages mondiaux et notamment à la dématérialisation des documents.

Trop d'entreprises aujourd'hui ne sont pas capables d'apporter la preuve de la sortie du territoire français de la marchandise qu'ils ont vendue à l'export, ce qui peut entraîner de façon légitime une demande de l'administration fiscale en déqualification de l'exonération de TVA. Pour cela il faut pouvoir utiliser l'Incoterm adapté et en bannir d'autres comme le EXW (ex Works) qui n'est absolument pas adapté pour le commerce international, voire même dangereux pour l'exportateur.

Nous estimons de notre côté, après une enquête réalisée auprès des utilisateurs et abonnés à notre service expert, que les entreprises perdent en moyenne 5 à 6% de marge dans leurs opérations de ventes à l'export dans les pays tiers (hors union Européenne) par une mauvaise maîtrise des techniques du commerce international. N'est-ce pas une raison suffisante pour se former ou pour remettre à plat ce qui est fait dans l'entreprise aujourd'hui ?

DAP ou DPU? "Delivered at place" ou « Delivered at place unloaded »

DAP Incoterm multimodal, il prévoit que le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu dans le pays de destination, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées.

Si une assurance est souscrite, on préférera une tous risques pour mieux maîtriser les risques liés à la marchandise. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation. Alors quelle est la différence avec le nouvel incoterm DPU ? Le DPU remplace le DAT et devient un incoterm lieu convenu pays de destination. C'est le même incoterm sur le fond mais le DPU est dit déchargé contrairement au DAP qui est non déchargé. Le DPU est d'ailleurs le seul incoterm déchargé parmi les 11 incoterms.

Attention dans ce cas à la maîtrise et sécurisation du déchargement qui est assumé par le vendeur.

CIP Carriage and insurance Paid to (Port Payé assurance comprise jusqu'à ...)

Le vendeur paye tes coûts et ('assurance jusqu'à lieu convenu.

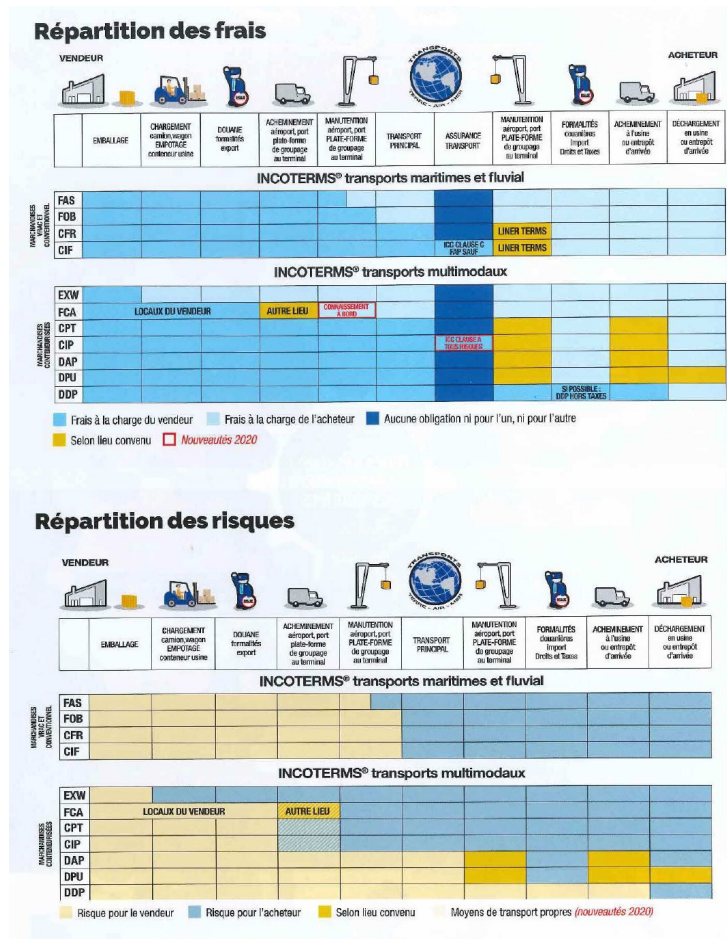
Incoterm très utilisé te CIP permet de maîtriser le transport jusqu'à un point donné. Attention le lieu de destination doit être clair et précis ne jamais mettre un pays par exemple. La précision permettra d'éviter des surprises avec un acheteur qui peut vous faire livrer un lieu qui n'est pas du tout dans les prix que vous aviez imaginés.

Le vendeur choisit te transporteur et paye le fret pour te transport de ta marchandise au lieu de destination qui a été convenu et qui est indiqué dans l'incoterm. Le vendeur souscrit l'assurance transport, attention sur ce dernier point la définition a changée et c'est maintenant une assurance tous risques qu'il faut souscrire et non une FAP sauf....

Le transfert des frais s'effectue au lieu d'arrivée.

Le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de la marchandise au transporteur. Dans le cas ou des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise des marchandises au premier transporteur indépendant.

Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur. Selon les recommandations d'ICC attention de bien préciser le lieu de « livraison », lieu auquel le risque est transféré.



Marc Hoffmeister
 CLASSE Export – Le Magazine francophone du commerce international
 Septembre-octobre 2019