

Les nouvelles règles Incoterms® en questions / réponses



Par Christoph Martin Radtke,
avocat, cabinet Lamy &
Associés, Président de la
Commission Droit & Pratiques du
Commerce International ICC France

Depuis la sortie des Incoterms 2010, la Chambre de Commerce Internationale (ICC) a reçu à travers ses comités nationaux, de nombreuses questions des utilisateurs sur les nouvelles règles Incoterms 2010. Ces questions concernent notamment l'interprétation des nouvelles règles et leur utilisation dans la pratique. L'ICC répond par son groupe d'experts constitué par les membres du comité de rédaction des Incoterms 2010.

En 2013, l'ICC a réuni les questions les plus importantes et les réponses dans une publication (en anglais) : Incoterms 2010 Q&A, ICC Publication n°744E.

Outre les questions et réponses, la publication donne également des conseils très utiles et pratiques sur la relation entre les Incoterms, les documents de transport et les modalités de paiement. La publication fournit par ailleurs une note sur la livraison, notion essentielle d'une vente internationale et déterminée par les règles Incoterms.

Nous reproduisons ici en version française cette « Note sur la livraison » ainsi que quelques exemples de questions/réponses qui figurent dans la nouvelle publication.

Note sur « la livraison » selon les règles Incoterms®

Il a été demandé à l'ICC de commenter la définition de la « livraison » dans l'introduction aux règles Incoterms® 2010. La note qui suit a été faite afin d'aider les utilisateurs des règles Incoterms® 2010.

L'un des avantages principaux des règles Incoterms® 2010 est de donner une définition précise du lieu contractuel de livraison fondée sur la situation géographique des marchandises dans la chaîne d'approvisionnement. Selon les règles Incoterms® (contrairement à de nombreuses réglementations en matière commerciale), le lieu de livraison est aussi le lieu de transfert des risques découlant de la perte ou du dommage aux marchandises du vendeur à l'acheteur sous l'empire du contrat de vente.

Les deux notions – la livraison et le risque – sont cruciales puisque la livraison physique et le transfert des risques marquent le moment où le vendeur exécute ce qui est habituellement sa obligation la plus importante conformément au contrat de vente, à savoir la remise des marchandises à l'acheteur.

Puisque la livraison et le transfert des risques peuvent être définis différemment selon le droit applicable au contrat de vente, il peut être souvent compliqué de déterminer pour un contrat de vente en particulier quand le vendeur exécute son obligation de livraison

exactement et quand le risque est transmis à l'acheteur. Cela peut entraîner des malentendus et des conflits entre les parties au contrat de vente. La livraison peut avoir lieu dans les locaux du vendeur, dans les locaux de l'acheteur ou à un endroit à mi-chemin. Ainsi, par exemple, l'article 31 de la Convention de Vienne fixe la livraison au lieu où les marchandises sont remises au premier transporteur.

Le paragraphe A4 de chaque règle Incoterm® précise le lieu de livraison. Par conséquent, en intégrant l'un des Incoterms® dans un contrat de vente, les parties peuvent clarifier précisément à quel endroit le vendeur doit accomplir son obligation de livraison conformément au contrat de vente.

Afin que le paragraphe A4 de chaque règle Incoterm® s'applique de façon optimale, il est important pour les parties de définir clairement dans le contrat le point précis du lieu de livraison convenu.

Il est à noter que d'après de nombreuses règles Incoterms®, la livraison contractuelle a lieu sans que les marchandises soient remises directement à l'acheteur, mais à un tiers – souvent, un transporteur – dans un lieu déterminé. De plus, les usages concernant la remise des marchandises aux transporteurs peuvent varier selon le lieu.

C'est lors de la livraison que le risque est transféré du vendeur à l'acheteur (sauf quelques exceptions restreintes). Ceci est clarifié dans le paragraphe A5 de chaque règle Incoterm®, et expliqué dans l'introduction des règles Incoterms® 2010. L'identification claire du lieu de livraison évite par conséquent la confusion pouvant découler du fait que différents droits applicables pourraient fixer le transfert du risque à des endroits divergents.

En conclusion, les règles Incoterms® 2010, comme toutes les versions antérieures, répondent au besoin issu de la pratique d'une définition claire du lieu contractuel de livraison.

Incoterms 2010® en cinq questions / réponses

1. Question : « locaux du vendeur » dans la règle Incoterm FCA. Que comprennent les « locaux du vendeur » selon le paragraphe A4(a) de la règle Incoterm® FCA ?

Réponse des experts de l'ICC : Les « locaux du vendeur » peuvent être tout lieu sous le contrôle du vendeur.

Dans de nombreux cas, les vendeurs considèrent un terminal choisi par le vendeur comme des locaux du vendeur, auquel cas le vendeur serait obligé de charger les marchandises à bord du moyen de transport de l'acheteur (par exemple un bateau), et par conséquent le vendeur assumerait les frais de manutention et de chargement au terminal.

Par conséquent, s'il n'est pas évident que le lieu de livraison sera les propres « locaux du vendeur », alors cela devrait être clarifié dans le contrat de vente afin d'éviter un litige.

2. Question : « premier transporteur » dans les règles Incoterms CPT et CIP

Les notes explicatives des règles Incoterms® CPT et CIP énoncent que « par défaut, le risque est transféré lorsque les marchandises ont été remises au premier transporteur ». Quel est le « premier transporteur » ?

Réponse :

Le « premier transporteur » est le tout premier transporteur indépendant du vendeur (à savoir qui n'est pas le propre véhicule / bateau du vendeur), avec lequel le vendeur a conclu un contrat pour le transport.



Classe Export - S. E.

3. Question : Où les marchandises doivent-elles être déchargées dans l'Incoterm DAT ?

Dans la nouvelle règle Incoterm® DAT, où le vendeur doit-il décharger les marchandises : au terminal ou dans le terminal ? Peut-il déposer la marchandise devant la porte du terminal, ou doit-il la décharger, à l'intérieur ?

Réponse :

Le paragraphe A4 de la règle Incoterm® DAT indique en effet que la livraison se fait « au terminal ». La question de savoir si les marchandises doivent être déchargées à l'intérieur du terminal dépend des circonstances particulières du lieu et de l'usage du lieu. Il est encore plus important dans la pratique de savoir à quel endroit le vendeur peut obtenir une preuve de la livraison, à savoir un document qui permet à l'acheteur de prendre livraison des marchandises tel qu'il est prévu dans le paragraphe A8. Toutefois et comme il est conseillé dans les notes explicatives de la règle Incoterm® DAT, il est préférable que les parties indiquent précisément le point de livraison au terminal convenu.

4. Question : Règles Incoterms VAT et DDP

La note explicative de la règle Incoterms® 2010 DDP dispose que « toute taxe à la valeur ajoutée ou autres taxes frappant les importations sont supportées par le vendeur, à moins qu'il en ait été convenu expressément autrement dans le contrat de vente ».

Si un exportateur américain veut livrer en Belgique, par exemple, en utilisant la règle Incoterm® DDP Bruxelles, doit-il payer la TVA de 21% sur l'importation de ces marchandises ? C'est difficile à concevoir, puisque la TVA européenne est déductible de la déclaration de TVA de l'importateur. Si un vendeur belge vend à un américain, en utilisant, par exemple, la règle Incoterm® DDP Chicago, la société belge devrait-elle payer l'équivalent américain de la TVA sur l'importation ?

Les nouvelles règles Incoterms® en questions / réponses (suite)

Réponse :

Le paragraphe A6(c) de la règle Incoterm® 2010 DDP dispose que le vendeur doit payer (lorsque cela s'applique) les frais des formalités douanières nécessaires pour l'exportation et l'importation des marchandises, aussi bien que toutes les taxes et les autres impôts affectant l'importation de marchandises, ainsi que les frais des formalités de transit. La TVA frappant les importations est l'une de ces taxes payables par le vendeur. La notice explicative de la règle Incoterm® DDP indique que toute taxe à la valeur ajoutée ou tout autre impôt frappant les importations est supportée par le vendeur, à moins qu'il en ait été convenu expressément autrement dans le contrat de vente.

Un américain vendant selon la règle Incoterm® DDP Bruxelles est responsable de l'importation, et par conséquent supporte les taxes issues de l'importation.

Les parties doivent vérifier si l'utilisation de la règle Incoterm® DDP est praticable. De nombreux clients attendent du vendeur une prestation complète, ce qui signifie que les marchandises doivent être dédouanées, avec toutes les taxes acquittées. Comme le vendeur peut ne pas être en situation de déduire la TVA, les parties conviennent souvent que la TVA est exclue. Ce problème n'apparaît pas lorsque le vendeur a un établissement dans le pays de l'acheteur ou sur le territoire fiscal.

5. Question : La nécessité d'avoir un connaissance à bord de transport exclue-t-elle l'utilisation de la règle Incoterm® FCA pour les conteneurs ?

Les utilisateurs des Incoterms® en Afrique du Sud ont souvent souligné l'importance d'utiliser un connaissance à bord pour les transports car sinon, l'acheteur supporte les risques des marchandises échouées au port, par exemple à cause d'une grève en raison de laquelle les marchandises n'ont en fait jamais été chargées à bord pour le transit. En fonction des circonstances et des règles Incoterms® 2010 concernées, ou bien le vendeur obtient et remet un connaissance à bord à l'acheteur, ou bien il aide l'acheteur à en obtenir un. Les personnes concernées considèrent que la recommandation selon laquelle la règle Incoterm® FCA devrait être utilisée pour les conteneurs ne peut être appliquée en raison de la nécessité d'un connaissance à bord de transport. Merci de nous transmettre votre point de vue.

Réponse :

Il y a certainement des avantages à utiliser les connaissances à bord de transport négociables tels que ceux auxquels les utilisateurs des Incoterms® en Afrique du Sud font référence. Cependant, les connaissances à bord de transport ne reflètent la réalité de la livraison que lorsque les marchandises



Classe Export - S.E.

sont livrées à bord du bateau par le vendeur, agissant généralement en tant qu'affrèteur pour autant que cela est fait conformément aux règles Incoterms® 2010 FOB, CFR et CIF, selon lesquelles le vendeur doit livrer les marchandises à bord du bateau, ce qui peut être prouvé seulement par un connaissance à bord (voir Ramberg, Guide to Incoterms® 2010, ICC Publication No. 720, p.74)

D'un autre côté, dans la pratique les conteneurs sont invariablement remis au transporteur avant d'être mis à bord, et la règle Incoterm® FCA est par conséquent plus appropriée car elle reflète la réalité de la livraison. Les conteneurs sont livrés le plus souvent au transporteur en les empilant dans un parc à conteneurs. Les parties doivent se mettre d'accord sur ce point, au moins implicitement. Les problèmes auxquels les utilisateurs des Incoterms® en Afrique du Sud font référence peuvent apparaître même lorsque le transporteur serait exceptionnellement prêt à délivrer un connaissance à bord dans ces circonstances puisqu'une grève pourrait empêcher l'opération réelle d'embarquement. Les parties devraient consulter le transporteur en vue de mesures afin de vérifier sur le connaissance que les marchandises sont effectivement à bord, en général en amendant un reçu de bord par une annotation « à bord ». L'ICC n'a pas de réponse générale pour résoudre les contradictions entre les modes de transport modernes et les exigences de connaissances basées sur les modes de transport anciens.

Les marchandises placées dans des conteneurs peuvent être vendues sur la base de la règle Incoterm® FOB. Cependant, le vendeur doit savoir que cela comporte un risque car le vendeur aura perdu le contrôle des marchandises (comme elles sont habituellement livrées sous surveillance du vendeur avant l'embarquement) mais qu'il supportera toujours le risque de la perte ou du dommage aux marchandises. ■