

Incoterms

Les Incoterms sont une abréviation de «*International Commercial Terms*» (termes ou conditions du commerce international). Sans être obligatoire, leur usage s'est imposé pour devenir une sorte de code de bonnes pratiques en matière de transport international. **Les Incoterms** sont aujourd'hui **d'application universelle**, internationale et même « domestique » (dans l'UE et aux USA).

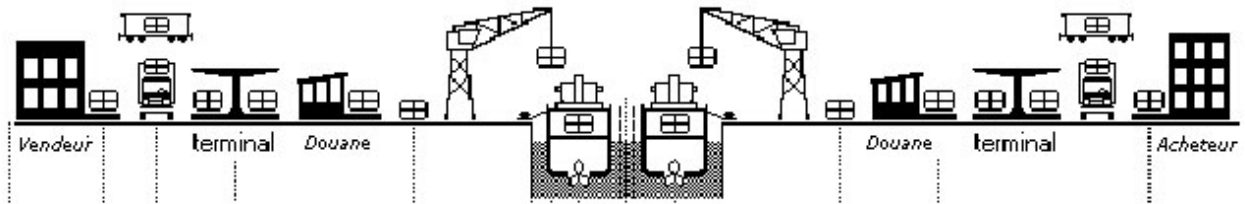
Ils sont publiés par la Chambre de commerce Internationale (ICC) depuis 1936, la dernière version date de 2010.

À quoi servent les Incoterms ?

C'est **le qui fait quoi** du transport /acheminement international entre le vendeur et l'acheteur. Le choix de l'Incoterm va faire varier le curseur des **obligations** qui vont s'appliquer **de part et d'autre**. C'est la négociation commerciale (ou ce qui en tient lieu) qui fixe la position finale du curseur. En somme, un vrai modèle collaboratif.

Les Incoterms précisent donc une ligne de partage - variable - des **obligations** du vendeur et de l'acheteur. Ils règlent la prise en charge en matière d'**emballage**, de **transport** et d'**assurance**. Et fixent le transfert de responsabilité, quand c'est à l'autre partie d'intervenir.

On dit bien **transfert de responsabilité** de la marchandise transportée. Ce n'est donc **pas le transfert de propriété** des produits vendus, c'est au contrat de vente de traiter le sujet.



Quel incoterm utiliser ?



Le

choix de l'Incoterm se fait généralement en amont de l'expédition. Il est inclus dans l'offre commerciale et confirmé dans la commande. Il dépend de la politique commerciale de l'entreprise, des souhaits du client et (aussi) de la pression de la concurrence.

Pour s'y retrouver plus facilement, ils ont été conçus en différentes briques permettant de **faire varier les charges** et le point de transfert de responsabilité **entre le vendeur et l'acheteur**.

Nous les avons **classés du point de vue de l'exportateur**, en 4 catégories d'implication croissante

1. Service minimum (et soucis potentiels maximum)

Départ usine / Ex-works (**EXW**) : c'est le client qui prend en charge tout l'acheminement.

2. Une partie du transport à votre charge

Franco à bord / Free on bord (**FOB**) dans un port d'embarquement convenu, chargé à bord du

navire. Pour les containers et les autres moyens de transport c'est le **FCA** (*Free carrier / Franco transporteur*) qui s'applique.

3. Un petit effort supplémentaire

Coût, assurance et fret / Cost, insurance and freight (CIF, soit le chargement sur le bateau, l'assurance et les frais de transport jusqu'au port d'arrivée. Pour les autres moyens de transport, c'est l'Incoterm CIP (Carriage And Insurance Paid To / Port payé, assurance comprise jusqu'à) qui est à retenir, containers maritimes inclus.

4. Service « premium »

Rendu « domicile » droits de douane acquittés / Delivery duties paid (DDP) , vous prenez en charge la totalité de l'acheminement des marchandises, en prenant soin de préciser le cas échéant, l'exclusion de certaines taxes telles que la TVA locale.

Une alternative plus légère est l'Incoterm **DAP** (*Delivered At Place / Rendu au lieu de destination*) où le vendeur ne supporte pas les frais du dédouanement. Enfin le **DAT** (*Delivered At Terminal / Rendu au Terminal*) est adapté au transport par container.

Anticiper des difficultés potentielles

Ce n'est pas parce que tout est écrit que l'on est à l'abri de difficultés... conséquence souvent d'un **choix inadapté de l'Incoterm** (ou de leur méconnaissance).

Retards de livraison, dommages à la marchandise, crédits documentaires bloqués (et les paiements qui vont avec), difficultés voire l'impossibilité de récupérer des documents servant de justificatifs...

La bonne maîtrise des Incoterms prévient des risques potentiels (et parfois bien réels) qui dépassent largement leur périmètre de base.

Tous les Incoterms 2010

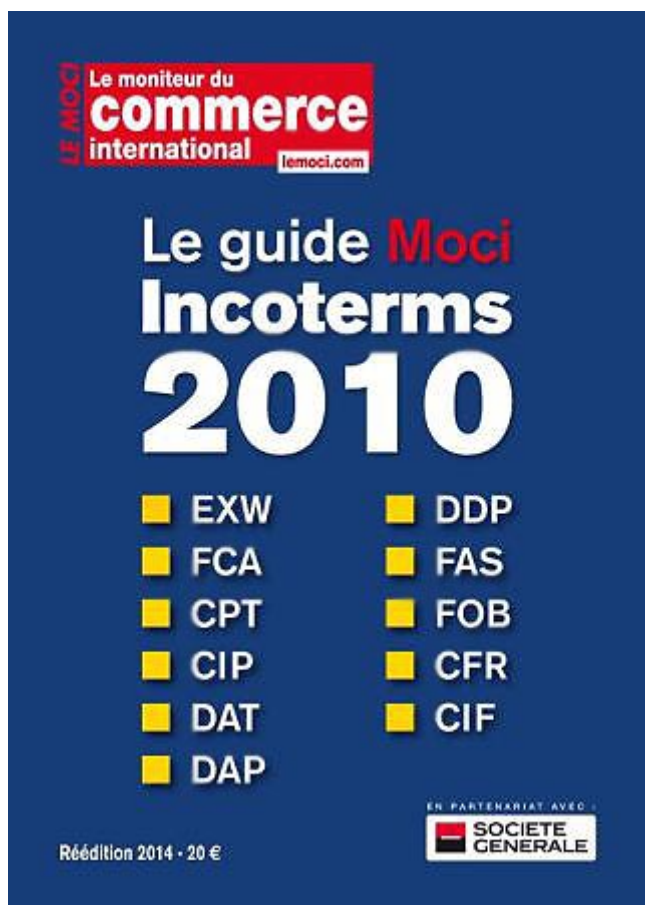
Incoterms multimodaux (tout mode de transport)	Incoterms applicables au transport maritime et fluvial
<p>EXW = Ex Works / À l'usine FCA = Free Carrier / Franco transporteur CPT = Carriage Paid To / Port payé jusqu'à CIP = Carriage And Insurance Paid To / Port payé, assurance comprise jusqu'à DAT = Delivered At Terminal / Rendu au Terminal DAP = Delivered At Place / Rendu au lieu de destination DDP = Delivered Duty Paid / Rendu droits acquittés</p>	<p>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</p>

Source : GCBSourcing.com

Il est conseillé d'utiliser la version 2010 des Incoterms, mais on reste libre de faire référence à une version autre... Donc pour plus de clarté, non seulement utilisez la dernière version, mais précisez-le en toutes lettres (ex. « FOB Le Havre Incoterms ICC 2010 »). Car en cas de litige, toutes les précisions pour éviter les interprétations sont les bienvenues.

> [Présentation des Incoterms 2010 sur le site de la Douane](#)

Le guide MOCI des Incoterms 2010 - Réédition 2014



Le guide décrypte le texte de référence de la CCI Internationale et en tire les **conséquences concrètes**, Incoterm par Incoterm, sur les **contrats et l'organisation du transport** de la marchandise.

Sa présentation avec dessins et tableaux veut offrir une compréhension immédiate, pour une prise de décision plus rapide.

Le guide permet aussi de **mesurer les coûts** et donc de choisir le dispositif logistique et douanier le plus profitable.

[En savoir plus sur le Guide MOCI des Incoterms](#)

Source URL: <http://iledefrance-international.fr/?q=infos-pratiques/incoterms>