

Le Droit Maritime Français, no. 724  
vendredi 1 avril 2011

## **La nouvelle codification des incoterms® 2010 : entre simplification et rationalisation de la vente maritime internationale**

**Laurent FEDI, Professeur Euromed Management, Marseille**

La codification des nouveaux *Incoterms* de la Chambre de Commerce Internationale (ICC) était attendue impatiemment par tous les opérateurs maritimes. Les « *Incoterms® 2010 : les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux et internationaux* » sont enfin parus (1). Quatre années auront été nécessaires à l'élaboration de cette nouvelle édition entrée en vigueur le 1er janvier 2011.

Nous rappellerons simplement que si les « *international commercial terms* » doivent être adaptés aux différents modes de transport, ils ne constituent pas des contrats de transport qui restent gouvernés par un cadre juridique impératif spécifique (2). Concrètement, les Incoterms désignent *de jure* dix catégories d'obligations du vendeur et de l'acheteur afin d'éviter les erreurs dans la négociation et la conclusion du contrat de vente internationale. Ainsi, à chaque Incoterm correspond un contrat de vente type qui s'adapte *de facto* à une situation particulière d'une entreprise sur un marché domestique ou export. Le transport de la marchandise, contrat interdépendant et accessoire à la vente, est envisagé par l'Incoterm mais seulement sous deux aspects principaux : qui de l'acheteur ou du vendeur paie le(s) transport(s) et qui doit en assumer les risques afférents.

Les Incoterms sont incorporés dans plus de quatre-vingt pour cent des ventes internationales et sont utilisés y compris par des États qui ont leur propre système standardisé tels que les États-Unis (3). Utilisés principalement par les entreprises positionnées à l'international, par les organisateurs de transport, les transporteurs, les douanes,... les Incoterms sont des outils au profit de la facilitation des échanges internationaux. Les matières premières sont notamment cotées sur des places de marché à l'aide d'un Incoterm, les statistiques du commerce extérieur sont analysées avec des règles Incoterms (4)... ils sont donc omniprésents à l'échelle internationale et la maîtrise du contenu de leurs obligations respectives est une nécessité pour les opérateurs. Or, dans un contexte d'échanges commerciaux toujours plus rapides et en mutation constante, ces opérateurs ont besoin de disposer d'outils adaptés à leurs nouvelles contingences.

Vecteur majeur du commerce mondial, le transport maritime est un domaine de prédilection des Incoterms avec des conditions spécifiques largement connues et privilégiées des praticiens : les fameuses « *ventes maritimes* » telles que FOB, CFR ou CIF. Avec la nouvelle codification, ces Incoterms évoluent en intégrant notamment le renforcement de la sûreté des expéditions maritimes, la dématérialisation des

échanges via les communications électroniques, la conteneurisation ou encore le développement du transport multimodal de porte à porte (5). De manière générale, les rédacteurs des Incoterms® 2010 ont principalement orienté leur codification dans une volonté affirmée de simplification (I), et de rationalisation de la vente maritime internationale (II).

## I. – SIMPLIFICATION DE LA VENTE MARITIME

Les quatre groupes d'Incoterms sont toujours en vigueur dans la nouvelle codification. Le groupe « E » pour le seul terme de vente à l'usine et le groupe « F » pour les « *Franco* » dans lequel le vendeur ne se charge pas du transport principal mais éventuellement d'un pré-acheminement. *A contrario*, dans le groupe « C » pour les « *Coût* » ou « *Port payé* » et le groupe « D » pour les « *Rendu* », le vendeur conclut le transport principal avec la charge des risques de pertes ou de dommages que peut subir la marchandise durant son déplacement pour les termes « D ». Les Incoterms® 2010 comprennent donc toujours des ventes dites « *au départ* », dans lesquelles la livraison de la marchandise se réalise avant le transport principal (E, F et C) et celles « *à l'arrivée* » (6) (D), pour lesquelles la livraison s'effectue dans le pays de l'acheteur. Cependant, la nouvelle codification propose moins d'Incoterms que les versions précédentes (A), avec une dimension « pédagogique » renforcée (B).

### A. – La réduction du nombre d'Incoterms

Dans un souci de concision et de simplification, seulement onze Incoterms sont proposés au lieu de treize dans la précédente version (a), avec a priori moins de termes maritimes (b).

#### a. – Onze Incoterms au lieu de treize...

À la différence de la présentation par ordre croissant des obligations du vendeur dans les Incoterms 2000 (7), c'est-à-dire de l'EXW « à l'usine » – Incoterm d'obligation minimum –, au DDP « rendu droits acquittés » – Incoterm d'obligation maximum –, les rédacteurs des Incoterms® 2010 ont préféré une codification en deux parties : les règles applicables à tout mode de transport d'une part et celles applicables au transport maritime et voies fluviales d'autre part. Les Incoterms® 2010 sont schématisés dans les tableaux ci-dessous.

Incoterms Maritimes et Fluviaux  
Incoterm Description FAS Free Along side 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

Incoterms Multimodaux  
Incoterm Description EXW Ex Works – A l'usine  
FCA Free Carrier – Franco transporteur  
CPT Carriage Paid To – Port payé  
CIP Carriage and Insurance Paid To – Port payé assurance comprise  
DAT Delivered at Terminal – Rendu au terminal  
DAP Delivered at Place – Rendu au lieu de destination  
DDP Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés

## **b. – avec a priori moins d'Incoterms maritimes**

Si les Incoterms® 2010 consolident la famille « D », une des principales caractéristiques est cependant la suppression de quatre Incoterms de vente à l'arrivée : DAF, DES, DEQ et du DDU. Deux étaient dédiés au transport maritime et fluvial : le DES, « *Rendu Ex Ship port de destination convenu* », et le DEQ « *Rendu à quai port de destination convenu* » (8). La seule différence entre eux résidait dans les frais et les risques du déchargement au port d'arrivée de la marchandise. Cette suppression s'effectue au profit de la création de deux nouveaux termes : le DAT, « *Rendu au terminal* » et le DAP, « *Rendu au lieu de destination* ».

Ces deux nouveaux Incoterms peuvent être utilisés par voie maritime mais également par d'autres modes de transport. Selon ces contrats, la livraison est effectuée au lieu désigné, à savoir le pays de l'acheteur dans un contexte international. Les concepts du DES et du DEQ ont été respectés : en ce qui concerne le DAP, les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur sans être déchargées et pour le DAT *a contrario*, les marchandises sont livrées à l'acheteur dûment déchargées du véhicule à son arrivée. Le terminal désigné en vertu du DAT peut se trouver dans un port de commerce et devrait donc pouvoir être utilisé en substitution du DEQ. Dans le même sens, sous le terme DAP, le véhicule qui se présente à l'arrivée peut être un navire et le lieu de destination un port. Conformément aux ventes à l'arrivée, le vendeur doit assumer tous les frais et risques encourus par la marchandise jusqu'au lieu convenu. En conséquence, ces deux nouveaux termes devraient pouvoir remplacer le DES et DEQ de la version précédente.

## **B. – Une version plus « pédagogique »**

Si les Incoterms 2000 contenaient trente-cinq pages d'explications introductives relativement fastidieuses, les Incoterms® 2010 sont plus concis avec seulement une dizaine de pages de présentation complétée par une note de synthèse rédigée au verso de la brochure. En outre, chaque terme est explicité par un schéma synoptique (a) et enrichi de « notes-conseils » beaucoup plus développées (b).

### **a. – Des schémas synoptiques pour chaque Incoterm**

Une des nouveautés des Incoterms® 2010 est la formalisation d'un schéma explicatif pour chacun des onze termes. Ce schéma est conçu de manière uniforme en représentant le point de départ et d'arrivée de la marchandise. Simple et synoptique, il se focalise sur la livraison, laquelle constitue l'obligation fondamentale du vendeur. Il permet donc de visualiser à quel endroit la livraison est effectuée et l'étendue des risques encourus dans la mesure où la livraison entraîne le transfert des risques. Un code couleur identifie les parties au contrat de vente, bleu pour le vendeur, gris pour l'acheteur –, ce qui en facilite la compréhension.

Si les primo-exportateurs trouveront ces schémas parfaitement clairs et explicites avec une réelle vertu didactique dont était dépourvue la codification 2000, les praticiens confirmés pourront reprocher leur caractère très simpliste et leur manque

de professionnalisme car ils occultent totalement le transfert des frais, des risques, les pré ou post-acheminements, le transport principal, les aspects douaniers,... Or, les schémas intégrant ces différents aspects ont bel et bien été formalisés mais dans une autre publication de l'ICC (9).

## **b. – Des « notes-conseils » prophylactiques**

À la différence des Incoterms 2000, leurs homologues 2010 contiennent des précisions plus denses pour tous les termes de la codification. Nous nous focaliserons principalement sur les quatre Incoterms maritimes de vente au départ. Concernant le FAS, « *Franco le long du navire* », aucun bouleversement majeur n'est à relever à l'exception de précisions plus denses eu égard aux situations de blocage (10), ce qui constitue un net progrès et surtout l'intégration de la conteneurisation. Le vendeur accomplit son obligation de livraison lorsque le navire est à quai mais dans l'hypothèse où l'expédition de la marchandise doit se réaliser en conteneur avec livraison à un terminal, il est conseillé d'utiliser un FCA, « *Franco transporteur* ». Ce recours au FCA a été dupliqué pour le FOB, « *Franco à bord* » lorsque la marchandise est livrée au transporteur préalablement à leur mise à bord du navire. En ce qui concerne le CFR, « *Coût et fret* » et le CIF, « *Coût assurance fret* », la même préconisation s'impose au profit de leurs collègues multimodaux CPT, « *Port payé* » et CIP, « *port payé assurance comprise* ». Si les rédacteurs sont restés silencieux pour le matériel roulant (remorques, semi-remorques, véhicules...), la logique recommande le même conseil d'utilisation des termes FCA, CPT et CIP (11). Cette préconisation risque de se heurter cependant à la prédominance du recours « naturel » au trinôme FOB, CFR et CIF si bien maîtrisés des opérateurs. Or, les exportateurs ont tout intérêt à utiliser des Incoterms multimodaux pour les expéditions en conteneur dans la mesure où ils peuvent anticiper la livraison dès la remise de la marchandise au transporteur (12).

Le second élément clé des notes-conseils est la clarification apportée à la distinction fondamentale entre le transfert des coûts et des risques dans le CFR et le CIF. Ces deux Incoterms obligent le vendeur à payer les frais jusqu'au port de destination convenu. Cependant, en tant que ventes au départ, leur livraison s'opère avant le transport principal. L'erreur fréquente est de considérer que le vendeur livre dans le pays de l'acheteur... Or, cela signifierait que la marchandise voyage aux risques et périls du vendeur dans les Incoterms du groupe « C » ! Comme l'atteste l'Incoterm CIF, l'assurance transport est souscrite par le vendeur au bénéfice de l'acheteur car c'est lui seul qui assume les risques du transport principal. Les rédacteurs des Incoterms® 2010 ont donc pris soin de spécifier qu'il n'y a pas de synchronisation entre le transfert des risques qui se réalise au moment de la livraison au port d'embarquement et le transfert des frais qui intervient *a contrario* au port d'arrivée. *A fortiori*, afin de prévenir les problèmes de double facturation, la codification précise que lorsque les frais de déchargement sont inclus dans le fret maritime – les THC le plus souvent « *Terminal Handling Charges* » –, le vendeur en famille « C » ne peut en réclamer le paiement à l'acheteur (13). L'objectif implicite est d'assurer davantage de cohérence entre les Incoterms et les « *liner terms* », les conditions des lignes maritimes régulières. Définissant l'étendue commerciale du fret maritime (14), les *liner terms* ont une dimension technique peu ou pas maîtrisée par les entreprises. Certaines conditions telles que le FIOS notamment, « *Free in and out stowed* »,

s'apparentent fortement à un Incoterm et prêtent à confusion pour les opérateurs inexpérimentés. Aussi louable soit cette disposition, son efficacité dépendra de la compréhension des conditions imposées par l'armateur. Dans la perspective de l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam qui confèrent une valeur juridique à ces clauses, les parties ont donc doublement intérêt à maîtriser leur contenu (15), d'autant que la période de responsabilité du transporteur ne sera pas neutre à la fois sur le taux et la couverture d'assurance (16).

## **II. – RATIONALISATION DE LA VENTE MARITIME**

À l'instar des précédentes codifications (17), les Incoterms® 2010 ont pour ambition de rationaliser les conditions des ventes internationales afin d'universaliser les « bonnes » pratiques. Les recommandations fondamentales dans leur utilisation déjà en vigueur dans la version 2000 sont redéfinies de manière à la fois plus synthétique et plus précise notamment en ce qui concerne la référence expresse à une règle Incoterms® CCI ou le lieu désigné après l'Incoterm qui peut être complété dans le contrat de vente par le lieu de livraison qui serait différent (cas du CFR ou CIF). Le renforcement de la coopération entre les parties en particulier en ce qui concerne la sécurisation des marchandises (18), la reconnaissance de l'utilisation des documents électroniques (19) ou la reclassification des Incoterms en deux groupes..., illustrent clairement ces efforts de rationalisation. Nous présenterons les principales avancées de la codification 2010 **(A)**, sans occulter certaines limites inhérentes à cet outil modernisé du droit du commerce international **(B)**.

### **A. – Les apports de la nouvelle codification**

Les Incoterms® 2010 consacrent enfin un Incoterm dédié aux terminaux de transport **(a)**, suppriment la référence au bastingage comme lieu de transfert des risques pour les ventes FOB, CFR, CIF **(b)**, et intègrent plus précisément les contingences des assurances facultés **(c)**.

#### **a. – La consécration du terminal : le DAT**

La formalisation d'un Incoterm prenant en considération le terminal comme point de livraison était devenu indispensable. Considérant son importance dans les chaînes logistiques, son omniprésence dans les ports maritimes, formaliser un Incoterm adapté au terminal se justifiait pleinement. Le DAT, « *Rendu au terminal* » s'offre donc aux parties avec pour ambition de supplanter le confidentiel et peu usité DEQ (20). Afin d'inclure le maximum d'installations, la notion de « *terminal* » a été définie de manière très large : « *tout lieu qu'il soit couvert ou non, tel un quai, un entrepôt, un parc de conteneurs ou un terminal routier, ferroviaire ou aérien* » (21). Si nous regrettons que la rigueur sémantique dont cette notion avait besoin ne soit pas au rendez-vous (22) et que le terminal portuaire ne soit pas expressément désigné, à la différence du silence « criant » des Règles de Rotterdam 2009 sur cette notion fondamentale du transport maritime (23), la définition a désormais le mérite d'exister dans un code d'usages internationaux.

Dans ce nouvel Incoterm de vente à l'arrivée, le vendeur s'engage à livrer la marchandise au terminal convenu, sachant qu'il peut s'agir d'un terminal intérieur. Le vendeur supporte donc les frais et les risques jusqu'au déchargement de la marchandise. Si les THC sont à sa charge (24), en revanche les frais de douanes import et de post-acheminement restent pour le compte de l'acheteur. Afin d'éviter les retards et frais supplémentaires à destination, les parties devront préciser nominativement le terminal portuaire choisi. Pour les ports de taille modeste, cette désignation se réalisera sans difficulté, ce qui sera plus difficile pour ceux disposant de plusieurs terminaux, en particulier à conteneurs.

### **b. – La suppression de la référence au bastingage**

Les Incoterms FOB, CFR et CIF sont bien connus des opérateurs car leurs obligations rejaillissent sur la conclusion du contrat de transport maritime. Leur rayonnement dépasse le transport par mer dans la mesure où les entreprises ont tendance à les utiliser quel que soit le mode de transport. Le maintien du bastingage comme lieu de transfert des risques avait été vivement critiqué lors de l'adoption des Incoterms 2000 (25). Notion séculaire permettant de partager les coûts de terre et de bord, elle est devenue progressivement désuète avec le développement des navires porte-conteneurs cellulaires et des navires rouliers. *A fortiori*, considérant que la livraison opère le transfert des risques du vendeur à l'acheteur, il n'était pas très cohérent de dissocier le moment de la livraison à bord du navire et le transfert des risques au moment précis du passage du bastingage (26).

Avec la version 2010, la livraison des FOB, CFR, CIF s'effectue à bord du navire en même temps que le transfert des risques. La question purement théorique de la chute des marchandises à l'aplomb du bastingage ne se posera plus ! Dans le cadre de ventes successives dans lesquelles le vendeur est un intermédiaire négociant, il doit donc placer les marchandises à bord ou « *se les procurer ainsi livrées* ». Enfin, le passage du bastingage disparaît pleinement au profit des Incoterms FCA, CPT et CIP pour les marchandises remises au transporteur avant qu'elles ne soient à bord du navire, telles des marchandises conteneurisées livrées à un terminal.

### **c. – Une appréhension intégrée de l'assurance transport**

Les Incoterms® 2010 appréhendent de manière plus précise la problématique des assurances facultés nécessaires à la couverture des risques de pertes et dommages que la marchandise peut subir durant les différentes phases de manutention, stockage à quai et transport(s). Classiquement, hormis les ventes CIF et CIP dans lesquelles le vendeur doit contractuellement souscrire cette assurance, elle demeure à la charge de l'acheteur mais à la différence de la codification antérieure, ce dernier n'a pas expressément d'obligation de souscrire l'assurance transport vis-à-vis du vendeur. Considérant les conséquences financières d'une avarie commune, la responsabilité limitée du transporteur maritime et ses nombreux cas d'exonération en particulier dans le cadre du système HVR, les rédacteurs auraient mieux fait d'insister sur la nécessité du recours à l'assurance transport pour toutes les règles Incoterms autres que le CIF et CIP !

Si la couverture des risques imposée est toujours minimale, clauses « C » des polices anglaises de l'« *Institute Cargo Clauses* » (LMA/IUA), l'acheteur a souvent

tendance à exiger une protection « tous risques » (27), et selon le(s) pays de transit ou d'importation, une garantie additionnelle telle que risques de guerre, terrorisme et de grève (28). À l'instar des Incoterms 2000, l'assurance doit être souscrite auprès d'une compagnie ou courtier d'assurance de bonne réputation avec une assiette de 110 % de la valeur facture, libellée dans la devise du contrat commercial, et permettant un recours direct de l'assuré à destination. Dans un esprit de continuité, si les garanties supplémentaires restent financièrement pour le compte de l'acheteur en CIF, le vendeur doit désormais fournir toutes les informations nécessaires dont l'acheteur a besoin tant pour la souscription des dites garanties que pour toute assurance transport quel que soit l'Incoterm choisi (29).

Enfin, en faisant référence aux modifications des polices d'assurance anglaises entrées en vigueur au 1er janvier 2009, la nouvelle codification renvoie explicitement à l'extension de la couverture d'assurance depuis les magasins vendeur aux magasins acheteur (30). La modification de la « *transit clause* » des certificats anglais permet en effet d'anticiper le commencement de la garantie depuis le déplacement de la marchandise assurée dans les entrepôts du vendeur en vue de son chargement immédiat dans le véhicule de transport jusqu'à son complet déchargement à destination. En étendant la clause « *magasin à magasin* », les nouvelles polices françaises d'assurance maritime du 1er juillet 2009 s'inscrivent dans cette même tendance au profit des facultés assurées (31). Ces garanties qui sont par principe « de porte à porte » vont donc bien au-delà des exigences *a minima* du CIF requérant une couverture depuis la mise à bord au port d'embarquement jusqu'au port de destination.

## **B. – Les limites des Incoterms® 2010**

Parmi les limites de cette nouvelle version, nous devons rappeler que nonobstant les progrès accomplis dans le contenu de chaque terme, ils ne peuvent remplacer un contrat de vente complet **(a)**. En second lieu, certaines maladresses rédactionnelles viennent fragiliser la portée de la codification **(b)**.

### **a. – L'Incoterm reste un contrat de vente incomplet**

Seulement un acronyme de trois lettres « magiques » pour désigner un contrat de vente dans ses dispositions essentielles ! Si l'économie d'efforts de rédaction est indiscutable, l'Incoterms® 2010 ne constitue toujours pas un contrat de vente complet. Si les questions de livraison, de transfert des risques et des coûts sont les éléments « clés », de nombreux autres points ne sont pas réglés par l'Incoterm. Il est donc toujours de la diligence des parties de définir *a minima* d'autres dispositions essentielles à la bonne économie du contrat telles que les modalités et termes de paiement, la loi applicable, la langue faisant foi pour l'interprétation du contrat, une clause de réserve de propriété, de compétence juridictionnelle ou compromissoire en cas de litige.... Il n'est pas en effet dans la philosophie d'une règle Incoterms de se suffire à elle-même. À l'instar des Incoterms 2000, les rédacteurs ont pris soin de rappeler cet aspect fondamental (32) trop souvent négligé par les parties notamment lorsqu'elles sont en relation d'affaire continue.

Nous pouvons regretter que la nouvelle codification n'ait pas résolu la question du transfert de propriété de la marchandise. Si la Convention de Vienne sur les contrats de vente internationale de marchandises de 1980 précise que le vendeur s'oblige à livrer les marchandises et à transférer la propriété (33), elle ne définit pas à quel moment et comment le transfert de propriété se réalise. Domaine sensible et complexe avec des implications fiscales, le transfert de propriété fait l'objet de conceptions diamétralement opposées à l'instar du droit français, allemand ou anglo-saxon (34). Cependant, cette uniformisation est souhaitable en particulier pour les ventes maritimes de la trilogie FOB, CFR et CIF. Or, en élargissant expressément le champ d'application de la codification aux ventes domestiques, les rédacteurs ne pouvaient plus déterminer le moment exact du transfert de propriété sans contrevenir inéluctablement aux dispositions spécifiques de certains systèmes juridiques nationaux.

### **b. – Des lacunes rédactionnelles « regrettables »**

La codification des Incoterms® 2010 contient un certain nombre de points tendancieux liés à des erreurs et des maladresses de rédaction. A propos des ventes successives notamment, il est affirmé que le vendeur intermédiaire doit seulement fournir les marchandises mais, que dans « *un souci de clarté* », le vendeur doit également « *transporter* » les marchandises (35). Cette affirmation contraire semble faire du vendeur un transporteur ! Or, en fonction de l'incoterm choisi (groupes C et D), le vendeur doit seulement conclure le contrat de transport, l'organiser, veiller à ce qu'effectivement la marchandise soit transportée, en assumer les risques si c'est du « Rendu » mais pas davantage. L'autre exemple concerne le « *document de livraison* » à fournir par le vendeur. Il est stipulé qu'en EXW, FCA, FAS ou FOB, « *le document de livraison peut être simplement un reçu* » (36). Cependant, pour une vente FOB, cela nous paraît fortement réducteur car le document usuel prouvant la livraison est le connaissement maritime, certes ayant fonction première de reçu des marchandises prises en charge à bord par le transporteur, mais il constitue également un titre par nature négociable et le support du contrat de transport maritime. Enfin, si une conception large de l'emballage est parfaitement justifiable, son assimilation au conditionnement et à l'arrimage manque selon nous de rigueur, tout autant que la demande faite aux parties de régler le problème de l'arrimage des marchandises à l'intérieur des conteneurs par le contrat de vente (37) en oubliant d'attirer leur attention sur les conséquences d'une négligence ou d'un manquement dans ces opérations pour l'exécution du contrat de transport ou d'assurance transport...

### **Conclusion**

À l'instar de la codification des Incoterms 2000, les Incoterms® 2010 ne constituent pas une « révolution » du droit de la vente maritime internationale. Certains pourront considérer que la disparition des ventes DES ou DEQ témoigne d'un affaiblissement des ventes maritimes. D'autres seront nostalgiques à la suppression du bastingage comme référence séculaire des ventes FOB, CFR ou CIF... Cependant, toute la pertinence des nouveaux Incoterms demeure dans leur adaptation aux évolutions du commerce mondial et des différents modes de transport.



Eu égard à leur nature supplétive, les parties au contrat de vente pourront continuer à utiliser les Incoterms 2000 le temps nécessaire à l'acculturation de leurs homologues 2010. Lorsqu'une nouvelle codification entre en vigueur, il est fréquent en effet que les exportateurs et importateurs précisent expressément que leur contrat reste gouverné par un Incoterm d'une version antérieure. L'autonomie de la volonté garde donc toute sa force y compris pour les « variantes d'Incoterms » (38). Les parties sont toujours autorisées à modifier le contenu d'un Incoterm (39) à condition qu'elles en précisent le contenu. En effet, proposer un service supplémentaire à l'acheteur, tel qu'un « EXW loaded » – chargé, un « EXW stuffed » – empoté, ou un « FOB stowed » – arrimé, implique une dimension risque non négligeable en cas de dommages au cours des opérations de manutention. En conséquence, les frais et les risques couverts par la variante seront précisément déterminés tout en ne perdant pas de vue que par principe, la modification choisie doit aller au-delà des obligations a minima du vendeur (40).

Enfin, nous devons nous poser la question de la pertinence de l'élargissement du champ d'application des Incoterms aux ventes nationales. En France, il faut reconnaître que les conditions utilisées telles que « franco de port », « port payé », « port dû » (41)... ne correspondent nullement avec les Incoterms ICC tout autant que ceux de l'« Uniform Commercial Code » aux États-Unis. Si cette décision peut permettre en effet d'harmoniser les pratiques nationales, « neutraliser les genres » (42), il faudra un certain temps pour que les opérateurs en aient connaissance et que les usages évoluent en ce sens. La formation pourra certes combler cette lacune à long terme (43), mais selon nous, la définition originelle des « International commercial terms » reste fondamentalement conçue pour les ventes internationales et donc en décalage avec un champ d'application national.

À l'instar des précédentes versions, il reste donc à souhaiter que la huitième codification des Incoterms connaisse un vif succès. Elle possède le degré d'adaptation et de rationalisation nécessaire à une large adhésion. Cependant, les quatre années d'élaboration avec un erratum avant même l'entrée en vigueur laissent planer quelques doutes sur son degré d'achèvement (44). Cinq Incoterms font l'objet d'une erreur de traduction : FAS, FCA, CPT, DAP, DDP ainsi qu'une traduction incomplète pour le CFR non signalé par l'erratum. M. Bernard Dreyer, expert reconnu des Incoterms (45), considère que certaines dispositions de cette version risquent de nourrir le contentieux. Enfin, en proposant les schémas complets des Incoterms séparément de la brochure, nous pouvons reprocher l'approche quelque peu « mercantile » de la Chambre de Commerce Internationale au détriment de la portée didactique de la codification elle-même... ! Car en effet, l'objet d'un code n'est-il pas d'être le plus complet possible au moment de sa parution ?

#### **Note(s) :**

- (1) « Incoterms® 2010 – ICC rules for the use of domestic and international trade terms », ICC Publications no 715, 263 pages. J. Ramberg : « ICC Guide to Incoterms® 2010 », à paraître.
- (2) Tome I : « Transport Intérieur et international » et Tome 2 : « Commission de transport, Mer, fer, air, commerce extérieur » des *Lamy Transport*, éd. Lamy 2010.
- (3) Revised American Foreign Trade Definitions 1941. Pour une synthèse : B. Dreyer et M. Piquet : « Incoterms 2000 : visite guidée », éd. *L'Antenne*, p. 35.

- (4) Les statistiques du commerce extérieur français sont analysées selon une base « FAB », Franco à bord, et « CAF », Coût Assurance Fret. Cf. « Historique de la balance commerciale de la France » site internet : <http://lekiosque.finances.gouv.fr>. Les termes FAB et CAF se retrouvent dans la loi française no 69-8 du 3 janvier 1969 sur l'armement et les ventes maritimes, J.O.R.F. du 5 janvier 1969, p. 200.
- (5) R. Gupta : « Avant-propos » in *Incoterms® 2010*, p. 128.
- (6) Titre II, chap. 1 et 2 des « ventes maritimes » de la loi no 69-8 du 3 janvier 1969, précité.
- (7) « Incoterms 2000 – Règles officielles ICC pour l'interprétation des termes commerciaux – ICC official rules for the interpretation of trade terms », ICC Publications no 560, 271 pages. Cf. J. Ramberg : « ICC Guide to Incoterms 2000 », ICC Publishing SA, 1999.
- (8) DES p. 229 et DEQ p. 237, « Incoterms 2000 », ICC Publications no 560, précité.
- (9) Il s'agit d'un tableau sous forme d'affiche explicitant les onze Incoterms avec un code couleur présentant les obligations respectives du vendeur et de l'acheteur ainsi que le partage des coûts et des risques. Cf. « Incoterms® 2010 Wall Chart », ICC Publications no 716L, 2010.
- (10) Il s'agit des situations dans lesquelles le vendeur a livré la marchandise. B 5 Transfert des risques, « Incoterms® 2010 », p. 213.
- (11) Cette recommandation était clairement explicitée dans les Incoterms 2000 : « *Si les parties n'entendent pas que la marchandise soit livrée au moment où elle passe le bastingage du navire [FCA, CPT, CIP] doit être utilisé* » : pour le FOB : p. 181, CFR : p. 189, le CIF : p. 197 des « Incoterms 2000 », précité.
- (12) Si plusieurs transporteurs interviennent dans l'acheminement de la marchandise, la livraison s'opère à sa remise au premier transporteur. Notes-conseils du CPT p. 159 et du CIP p. 172 des « Incoterms® 2010 »
- (13) Pour le CFR p. 229 et pour le CIF p. 242 « Incoterms® 2010 », précité.
- (14) « Contenu des liner terms », point 741, *Lamy transport Tome 2*, p. 379, déjà cité.
- (15) L. Fedi : « Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », no 7-8 2009, p. 15.
- (16) L. Fedi : « Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle – Synthèse du Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010 », *Rev. Dr trans.* no 9 2010, p. 15 pour la partie assurance.
- (17) Pour rappel des années de publication : 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 et 2000.
- (18) Encouragés par la réglementation américaine anti-terroriste – « CSI » *Container Security Initiative* ou « AMS » : *Automatized Manifest System* notamment, le droit maritime international et le droit européen ont mis en place des règles de sécurisation de plus en plus contraignantes : Code ISPS et statut d'OEA : opérateur économique agréé.
- (19) Convention des Nations Unies sur les communications électroniques dans les contrats internationaux du 23 novembre 2005. Elaborée sous l'égide de la CNUDCI, son entrée en vigueur attend une 3e ratification.
- (20) B. Dreyer : « Les Incoterms 2010 – Quoi de neuf ? », présentation ppt séminaire Paris Isteli, 4 janvier 2010.
- (21) Notes-conseils du « DAT Rendu au terminal » in « Incoterms® 2010 », p. 183 – 189.
- (22) L. Fedi : « La notion de terminal : entre incertitudes *de jure* et certitudes *de facto* », *DMF* 2008, p. 455.
- (23) L. Fedi : « Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », *Rev. Dr trans.* no 7-8 2009, p. 21, précité.
- (24) Certains spécialistes tels que B. Dreyer considèrent que dans la mesure où les THC incluent le plus souvent le rechargement de la marchandise, des litiges continueront de survenir entre les parties pour la répartition des frais de manutention.
- (25) B. Dreyer et M. Piquet : « Incoterms 2000 : visite guidée », éd. *L'Antenne*, p. 19.

- (26) A 4 et A 5 du FOB, CFR et CIF des « Incoterms 2000 », ICC Publications no 560, précité.
- (27) Clauses « A » de l'Institute Cargo Clauses équivalentes aux « Tous risques » polices françaises et clauses « B » correspondantes au « FAP Sauf », mouille par eau de mer, jet et enlèvement à la mer.
- (28) Il s'agit de celles de l'Institute War Clauses et Institute Strikes Clauses (LM/IUA).
- (29) Ces renseignements sont aux frais et risques de l'acheteur. Pour le CIF : voir A 3 *in fine* « Incoterms® 2010 », p. 175.
- (30) J. Franck : « Policy updates brings cargo into modern era », *Lloyd's List* du 26 mars 2009.
- (31) J.-P. Thomas : « Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés », *DMF* 2009, p. 675.
- (32) Introduction Point 4, « Incoterms® 2010 », p. 130.
- (33) Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises du 11 avril 1980, décret no 87-1034 du 22 décembre 1987, *J.O.* du 27 décembre 1987. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Plus de 70 États sont liés par cette convention. *Lamy Transport Tome 2*, no 283 : « La convention de Vienne de 1980 », p. 139.
- (34) Pour une opposition entre le droit français et le droit anglais : jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 16 mai 2003 Société Serain S.A.R.L. c. Groupama Transport, inédit.
- (35) Point 9 « Ventes successives », « Incoterms® 2010 », p. 134.
- (36) « Précisions sur les termes utilisés dans les Règles Incoterms® 2010 », « Incoterms® 2010 », p. 135.
- (37) « Précisions sur les termes utilisés dans les Règles Incoterms® 2010 – Emballage », « Incoterms® 2010 », p. 136.
- (38) Point 11 : « Variantes des Incoterms », « Incoterms 2000 », ICC Publications no 560, p. 145, déjà cité.
- (39) « Modifications apportées aux règles Incoterms », « Incoterms® 2010 », p. 134.
- (40) L'exception classique étant le « DPP » dans lequel les parties peuvent décider que le vendeur ne s'acquittera pas du paiement de la TVA étrangère à l'importation dont les conditions de remboursement sont toujours relativement longues.
- (41) Lexique *Lamy Transport Tome 2* p. 995 et 1010, éd. 2010.
- (42) R. Gupta : « Avant-propos » in « Incoterms® 2010 », p. 128.
- (43) Les étudiants font partie des « cibles » de la nouvelle codification : lire dos de la brochure « Incoterms® 2010 ».
- (44) « Incoterms® 2010 par la Chambre de Commerce Internationale ICC – Errata », décembre 2010.
- (45) B. Dreyer : « Les Incoterms 2010 – Quoi de neuf ? », séminaire Paris, Isteli, du 4 janvier 2010.