

11 QUESTIONS SUR... LES INCOTERMS

Blandine Colette

Applicables depuis le 1er janvier 2011, les Incoterms 2010 suscitent toujours inquiétudes voire incompréhensions... Si la plupart des utilisateurs se félicitent de la suppression de quelques normes, jugées obsolètes, d'autres s'interrogent sur le maintien de certaines et appréhendent la création des deux nouvelles règles. « Quels sont les impacts (du nouveau millésime) sur le commerce international ? » : tel était le thème du débat organisé le 31 mars lors du salon SITL.

Quel était l'objectif de la chambre de commerce et de l'industrie (CCI) ?

Jusque-là trop abstrait, le souci premier était de rédiger les normes dans une langue pratique et simple.

Pour Christoph Radtke – avocat, associé LAMY & ASSOCIES, Co-président du Comité International de rédaction des Incoterms 2011 de la ICC –, les onze nouveaux Incoterms permettent de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur même si leur utilisation reste « *compliquée* ». Souvent méconnus et mal compris, « *cette nouvelle version a le mérite de clarifier les points restés en suspend entre l'acheteur et le vendeur* » selon Antoine Adam (Renault), opinion partagée par Philippe Bonnevie – Délégué Général AUTF –, estimant que cet effort rédactionnel « *clarifie des concepts théoriques* ».

Comment le groupe d'expert a-t-il travaillé sur la nouvelle version ?

« Ces règles ne sont pas le fruit d'un législateur » précise Christoph Radtke. « Donc les adhérents sont des praticiens du commerce international » se plaît-il à rappeler.

Un comité de rédaction, composé de huit experts, a été institué au sein de la CCI (dont sont membres les comités nationaux regroupant les entreprises de transport, les banques, les avocats...).

Les rédacteurs ont-ils pris en compte la place des pays asiatiques dans les flux commerciaux ? Leur représentation est-elle équilibrée ?

Il n'y a aucun représentant asiatique dans le comité de travail. Toutefois, les projets ont suscité près de 3 000 commentaires, marqués par une participation active des pays d'Asie, notamment la Chine, assure Christoph Radtke.

Philippe Bonnevie, plus nuancé, signale toutefois que le document est pré-rédigé par une élite de rédacteurs, le comité n'intervenant qu'après.

Pourquoi une nouvelle version ?

« *Les Incoterms sont de bons outils, mais les entreprises ne comprennent pas leurs subtilités et, du coup, les utilisent mal* » confesse Christoph Radtke. C'est la raison pour laquelle les rédacteurs ont introduit des notes-conseils et ont radicalement modifié la présentation, afin d'aider et de guider au mieux les utilisateurs. La nouvelle version s'est imposée pour plusieurs raisons : d'abord, les rédacteurs ont voulu intégrer les Etats-Unis au monde des Incoterms. Jusqu'à présent, ils avaient leurs propres référentiels.

Surtout, en dix ans, le commerce international a changé radicalement avec : la conteneurisation, l'utilisation croissante des moyens de communication électroniques, remplaçant les documents écrits et l'augmentation du budget transport (avec les frais extraordinaires de manutention). Enfin, face à la montée du terrorisme international, il est devenu nécessaire d'établir des règles de responsabilité entre acheteur et vendeur. C'est dans cet état d'esprit que les rédacteurs ont inséré une obligation concernant les informations en matière de sécurité/sûreté des marchandises, vraie nouveauté du millésime 2010. Afin de se prémunir et de se protéger contre les catastrophes, les Incoterms font référence à la sécurité dans sa globalité. Ce contrôle crée des obligations qui, non exécutées, retardent la livraison.

Les Incoterms peuvent-ils se suffire à eux-mêmes ?

Pour Christoph Radtke, il faut être « *réaliste* » : ces normes ne suffisent pas. Même si elles représentent un outil indispensable à la négociation internationale en réglant la livraison, le transfert des risques, le chargement et le déchargement des marchandises, l'accomplissement des formalités d'import/export, le paiement des droits de douane et la présentation des documents de transport, **elles ne peuvent en aucun cas se substituer au contrat de vente**. Chaque partie s'occupe des réglementations dans son propre pays (en vertu du principe de territorialité). Les Incoterms « *restent des solutions par défaut et ne peuvent pas tout régler* », tranche Christoph Radtke.

Que vont apporter les deux nouvelles normes DAP et DAT ? De quoi sont-elles la synthèse ?

« *Il fallait consolider différentes situations qui n'avaient plus vraiment de sens et compliquaient le calcul du coût de l'Incoterm* » assure Christoph Radtke.

Ainsi, avec l'évolution massive du transport international vers la conteneurisation, trois des normes 2000 de la famille « D » ayant un lieu de livraison à l'arrivée dans le pays de l'acheteur (DAF, DES, DDU) sont remplacées par une seule : le **DAP**, qui couvre les hypothèses dans lesquelles le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport sans déchargement (dans un terminal).

Le **DAT**, quant à lui, remplace le DEQ et s'adapte à tous modes de transport pour une vente à destination. Contrairement au DAP, le déchargement de la marchandise est à la charge du vendeur. Surtout, cet Incoterm vient pallier les difficultés rencontrées en transport maritime puisque le vendeur a livré « *dès lors que les marchandises, une fois déchargées [...] sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné* ». La note précise en outre qu'il peut s'agir « *d'un port, un quai, un entrepôt...* ».

La version 2010 introduit-elle de nouveaux risques de contentieux ?

Tout acheteur ne maîtrise pas forcément l'Incoterm qu'il choisit.

A ce titre deux règles sont mal comprises et font l'objet d'un important contentieux : EXW et DDP. Pour la première, si les notes-conseils indiquent qu'elles ne sont pas adaptées à une vente internationale, Philippe Bonnevie estime « *illogique* » qu'elle n'ait pas été supprimée, d'autant qu'elle peut mettre le vendeur en danger en cas de contrôle fiscal (il doit alors prouver la facturation hors TVA).

Il n'est pas sans rappeler que la règle DDP entraîne un maximum d'obligations pour le vendeur. Les parties doivent donc indiquer précisément le lieu de livraison. Surtout, pour Antoine Adam – chef de projet Ingénierie Douanière des Flux chez Renault –, le fournisseur ne peut dédouaner les marchandises, occasionnant une refacturation des droits de douane et de la TVA – et donc un coût supplémentaire –, lorsque le vendeur n'est pas en mesure d'obtenir ce dédouanement à l'import.

Quelle est l'approche pour la pratique de la conteneurisation ?

Avec la conteneurisation, certaines difficultés pratiques peuvent naître lors des contrôles. Car « *passer un container au scanner prend beaucoup de temps et impose d'avoir connaissance des risques et de la chaîne logistique sûreté/sécurité* », reconnaît Charlotte Merliet, ajoutant que « *le danger vient de l'absence de contrôle visuel de la marchandise* », puisqu'il est impossible de vérifier son état.

Heureusement, la norme FCA est adaptée en ce qu'elle autorise à prendre des réserves lors du déchargement.

Quelles sont les faiblesses de cette nouvelle édition ?

Philippe Bonnevie estime que la norme CPT-CIP aurait pu être améliorée. Il aurait fallu préciser le lieu de livraison et le reculer, pour le moins, au port ou l'aéroport, même si, en pratique, les professionnels ne vont jamais jusque-là. Car pour l'heure, les risques sont transférés au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur, alors que le transfert des coûts ne s'opère qu'au lieu de destination, lorsque l'acheteur la récupère. A ce jour, « *il n'y a pas un bon Incoterm qui réponde au multimodal maritime* », avoue-t-il.

Comment s'organisent les entreprises qui utilisent ces normes ?

Chez Renault, la politique des Incoterms est restreinte : elle privilégie trois voire quatre normes. Cet effort de clarification n'a pas profité au groupe, estime Antoine Adam même s'il convient que cette révision 2010 a permis de « *lancer un chantier de remise en conformité* ».

La version française est-elle conforme à l'état d'esprit de l'édition anglaise ?

Oui. La première édition a été mal retranscrite, avec de grossières erreurs, mais la nouvelle corrige le tir. « *Elle est fidèle au texte anglais* », assure Christoph Radtke.