

LES NOUVELLES REGLES INCOTERMS® 2010 DE LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (ICC)

Christoph Martin RADTKE

Avocat, Rechtsanwalt, Associé

LAMY & ASSOCIES

Co-président du comité international de rédaction des Incoterms 2010 de l'ICC
Président de la commission Droit et Pratiques du Commerce International d'ICC France

christoph.martin.radtke@lamy-associes.com

Le rôle des Incoterms® dans les contrats de vente de marchandises

Les Incoterms sont connus, acceptés et respectés dans le monde entier depuis plus de 70 ans, comme des règles de la Chambre de Commerce Internationale ICC, qui reflètent la pratique des exportateurs et importateurs.

Ils sont appliqués par les opérateurs du commerce international, les rédacteurs des contrats de vente, ainsi que les tribunaux et arbitres d'une façon uniforme.

Ils définissent les obligations incombant au vendeur et à l'acheteur, pour la livraison et le transfert de risques, le chargement et le déchargement des marchandises, l'accomplissement des formalités d'import et d'export, le paiement des droits de douane, la conclusion des contrats de transport on encore, la présentation des documents de transport.

Les Incoterms 2010 sont un outil essentiel de la négociation internationale. L'utilisation d'un Incoterm facilite beaucoup la rédaction d'un contrat de vente. Compte tenu des conséquences du choix d'un Incoterm par rapport à un autre, principalement en matière de coût, en matière de service, mais aussi en matière de risque, il importe que les parties à un contrat portent une attention particulière au choix du bon Incoterm.

Les Incoterms jouent un rôle important pour le paiement du prix de vente si ce paiement est effectué par un crédit documentaire, selon les règles uniformes de l'ICC. (UCP 600)

La révision des Incoterms 2000 vers les Incoterms 2010 s'est terminée mi-2010 et les 11 Incoterms 2010 sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Traditionnellement, l'ICC procède à une révision des Incoterms quand la pratique du commerce international change, en fonction de l'évolution du marché mondial, du développement de nouveaux marchés ou de nouveaux modes de transport ainsi que de la réglementation en matière de commerce international. Ce n'est pas l'ICC qui «*invente*» les nouveaux Incoterms, mais bien la pratique internationale qui détermine le contenu des règles applicables.

Un comité de rédaction de 8 experts a été institué en 2007, au sein de l'ICC, co-présidé par Me Christoph Martin Radtke, Président de la Commission Droit et Pratiques du Commerce International d'ICC France et le Professeur Charles Debattista, (Royaume Uni). Un questionnaire a été adressé à tous les comités nationaux de l'ICC, en vue de mieux connaître leurs attentes. Ceux-ci ont consulté leurs membres : entreprises exportatrices et importatrices, banques, entreprises de transport et d'assurance, comités de douane et de la réglementation etc. Trois projets ont ainsi été

successivement diffusés sur la base des informations reçues des comités nationaux, qui ont suscité, sur une période de 2 ans, plus de 2000 commentaires. Il est à noter que ces échanges ont été marqués par une participation très forte des pays asiatiques, et notamment de la Chine, plus importante que lors de la révision des Incoterms 2000.

Cette consultation très large des utilisateurs, a permis de dégager un indiscutable consensus, à travers le monde ; elle est, par ailleurs, la meilleure assurance que les Incoterms 2010 reflètent la pratique actuelle et seront acceptés partout dans le monde.

Les principaux changements concernent a) la présentation des 11 Incoterms 2010 et b) leur contenu.

a) La nouvelle présentation des Incoterms 2010

En ce qui concerne la présentation, il s'agit de la rendre plus claire et d'améliorer les explications :

- Par une introduction générale qui donne les explications essentielles
- Des notes conseils en introduction à chaque Incoterm
- Des 10 rubriques « en miroir » A/B révisés

Un changement important est intervenu dans la présentation des Incoterms, qui correspond à une demande forte des opérateurs du commerce international.

Ainsi, la liste traditionnelle des Incoterms 2000 a été remplacée par une présentation qui distingue entre les 7 Incoterms 2010 destinés à tous les modes de transport, et les 4 applicables au transport exclusivement maritime, en vue de remédier à une confusion fréquente dans la pratique.

Chaque Incoterm 2010 a été, par ailleurs, doté d'une note conseil pour les utilisateurs « Guidance note », qui contient des conseils indispensables, en vue d'une utilisation optimale des Incoterms 2010.

A titre d'exemple, la note-conseil des règles CPT, CIP alerte l'utilisateur que les risques sont transférés au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur, alors que le transfert des coûts n'a lieu qu'à la remise des marchandises à l'acheteur au lieu de destination. Les Incoterms 2010 précisent cette distinction fondamentale et indiquent qu'il ne s'agit que d'une solution par défaut :

« Si les parties décident que le transfert des risques s'effectue à un stade ultérieur, ils doivent le spécifier dans le contrat de vente ».

Le texte a, en outre, été entièrement revu, dans le corps même des règles (point A1 à A10 et B1 à B10), en vue d'être aussi clair que possible et de faciliter la traduction de la version officielle des Incoterms en langue anglaise, dans les différentes langues.

Enfin, l'introduction a été revue, afin de communiquer d'une manière plus synthétique, les informations indispensables à la compréhension de l'ensemble. Chaque utilisateur se doit de lire cette brève introduction essentielle.

b) Les principaux changements

En ce qui concerne le contenu, le but de la révision a été d'intégrer les changements intervenus dans la pratique depuis 2000.

Une répartition des obligations concernant les informations en matière de sécurité des marchandises.

Les contrôles relatifs à la sécurité des marchandises, mesures nécessaires face à la montée du terrorisme internationale, un phénomène apparu au cours de la dernière décennie, nécessitaient une réponse dans les Incoterms. Il fallait clarifier la prise en charge des formalités et des coûts correspondant.

Les Incoterms 2010 ont réparti les obligations entre l'acheteur et le vendeur dans l'obtention ou l'assistance pour obtenir des informations relatives à la sécurité, telles les informations sur la chaîne de garde (voire les articles A2/B2 et A10/B10) des règles Incoterms.

La refonte des Incoterms « D »

L'évolution massive du transport international vers la containerisation avec ses conséquences sur le lieu de livraison ont conduit l'ICC à des changements significatifs dans les termes « D » et à l'introduction de deux nouveaux termes.

En effet, trois des Incoterms 2000 de la famille « D », ont un lieu de livraison à l'arrivée dans le pays de l'acheteur (DAF, DES, DDU). La coexistence de 3 Incoterms pour une telle situation méritait une clarification et une simplification. Les trois termes sont donc remplacés par un seul nouvel Incoterm 2010 : DAP (Delivered at Place), ce qui réduit le nombre d'Incoterms de 13 à 11.

Le DAF, Incoterms 2000, n'était pas satisfaisant et était même dangereux, quand l'acheteur ne vérifiait pas l'état de la marchandise avant de prendre livraison à la frontière.

En conséquence, la nouvelle règle **DAP**, « rendu au lieu désigné », couvre tous les cas dans lesquels le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport **non déchargé**, c'est-à-dire les situations couvertes antérieurement par le DAF, mais aussi le DES ainsi que toutes les livraisons dans les locaux de l'acheteur (DDU).

Un autre Incoterm 2000, le DEQ (Delivered Ex Quay), a également été modernisé et remplacé par un nouveau terme DAT (Delivered at Terminal), adapté à tous modes de transport pour une livraison à destination. A la différence du DAP, le déchargement de la marchandise du moyen de transport selon le nouveau DAT est à la charge du vendeur.

La version 2000 n'était pas satisfaisante en ce qui concerne les Incoterms « D ». Ceux-ci ne couvraient pas les cas où, en transport maritime, les marchandises **une fois déchargées** du moyen de transport principal, sont mises à la disposition de l'acheteur dans un terminal.

La nouvelle règle **DAT** « Rendu au Terminal », résout ce problème, y compris la situation de livraison « à quai » qui était couverte par le DEQ.

Un tel changement était d'autant plus nécessaire que depuis 2008, les Conférences maritimes ont été supprimées en Europe, et que les lignes armatoriales ne sont plus autorisées à décider d'une structure de fret maritime en commun. En conséquence, le concept de « liner terms » imposé par les compagnies maritimes est en voie de disparition et tend à être remplacé par le concept de « conditions de fret » librement négocié entre un armateur et un chargeur.

Ainsi, les « conditions de fret » tendent de plus en plus à inclure la totalité des frais de manutention portuaires que les armateurs ont toujours été mieux placés pour négocier avec les autorités du port de destination. C'est ainsi que la condition de fret normale avec les conteneurs, inclue la totalité des frais de déchargement jusqu'au parc à conteneurs (« terminal in, terminal out »).

La nouvelle règle DAT répond à ce changement. FCA et DAT sont les deux règles Incoterms 2010 faites pour refléter la pratique actuelle du transport en containers.

D'autres changements des règles tiennent compte

- de leur utilisation dans des espaces sans frontières douanières et des marchés nationaux
- de l'utilisation croissante des moyens de communication électroniques qui remplacent les documents écrits.

La formation certifiée

La présentation très claire, l'introduction succincte et les notes-conseils qui sont destinées à accompagner chacun d'eux, faciliteront l'utilisation des nouveaux Incoterms 2010 qui sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Il est cependant fortement conseillé aux praticiens de suivre une des formations officielles qui sont organisées par ICC France, en vue de préparer les entreprises et les praticiens à la meilleure utilisation des nouvelles règles.