

Analyse comparative des Incoterms® 2020

Comprendre les règles du commerce international



Usine
(Vendeur)



Transport
terrestre



Fret aérien



Entrepôt
(Acheteur)

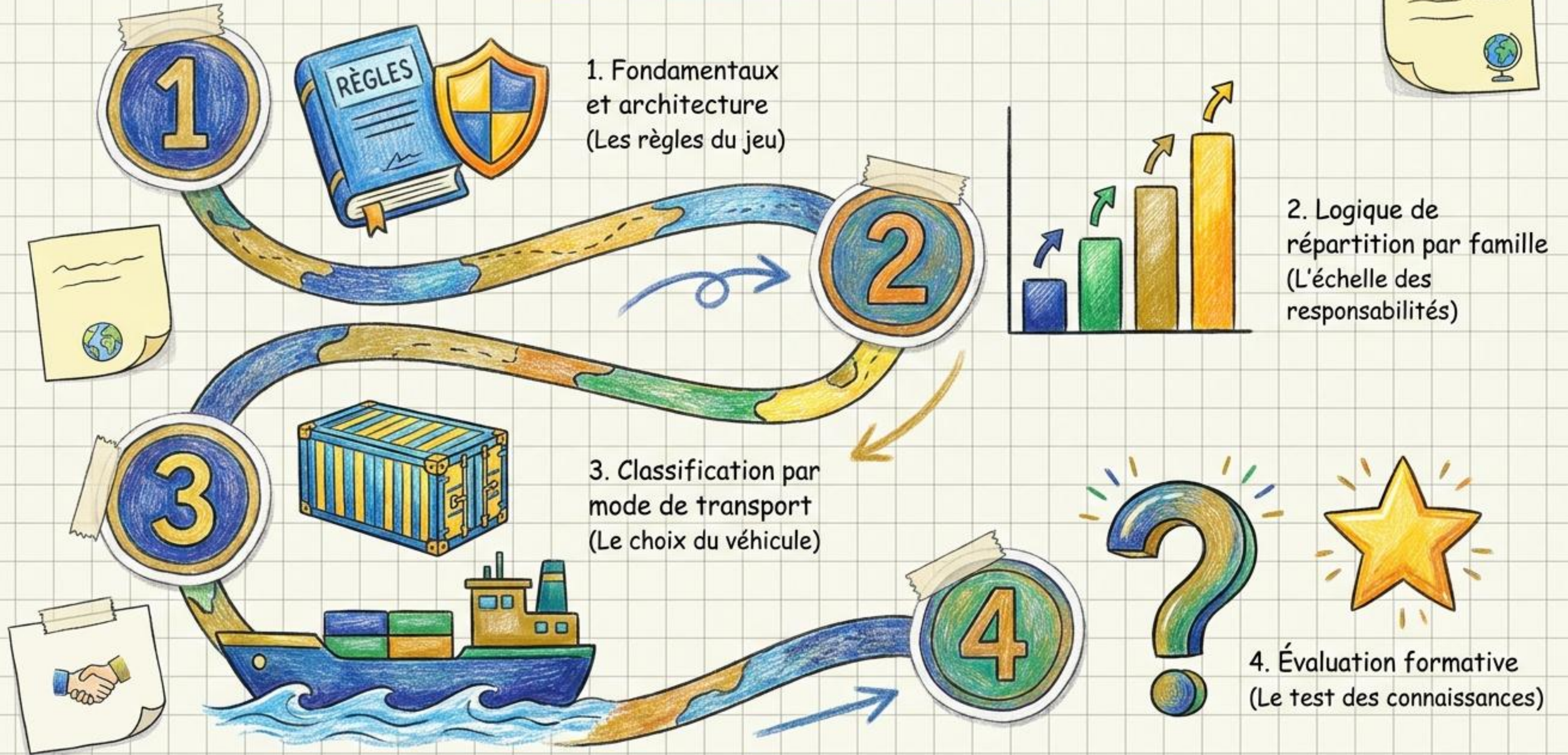


Transport maritime



Introduction au Cahier

Notre voyage logistique



Qu'est-ce qu'un Incoterm® 2020 ?



Créés par la Chambre de Commerce Internationale (ICC), les Incoterms sont le standard mondial des contrats de vente B2B. Ils définissent trois piliers fondamentaux :



- Les Obligations : Qui fait quoi ? (documents, douanes, transport).



- Les Frais : Qui paie quoi, et jusqu'où ?

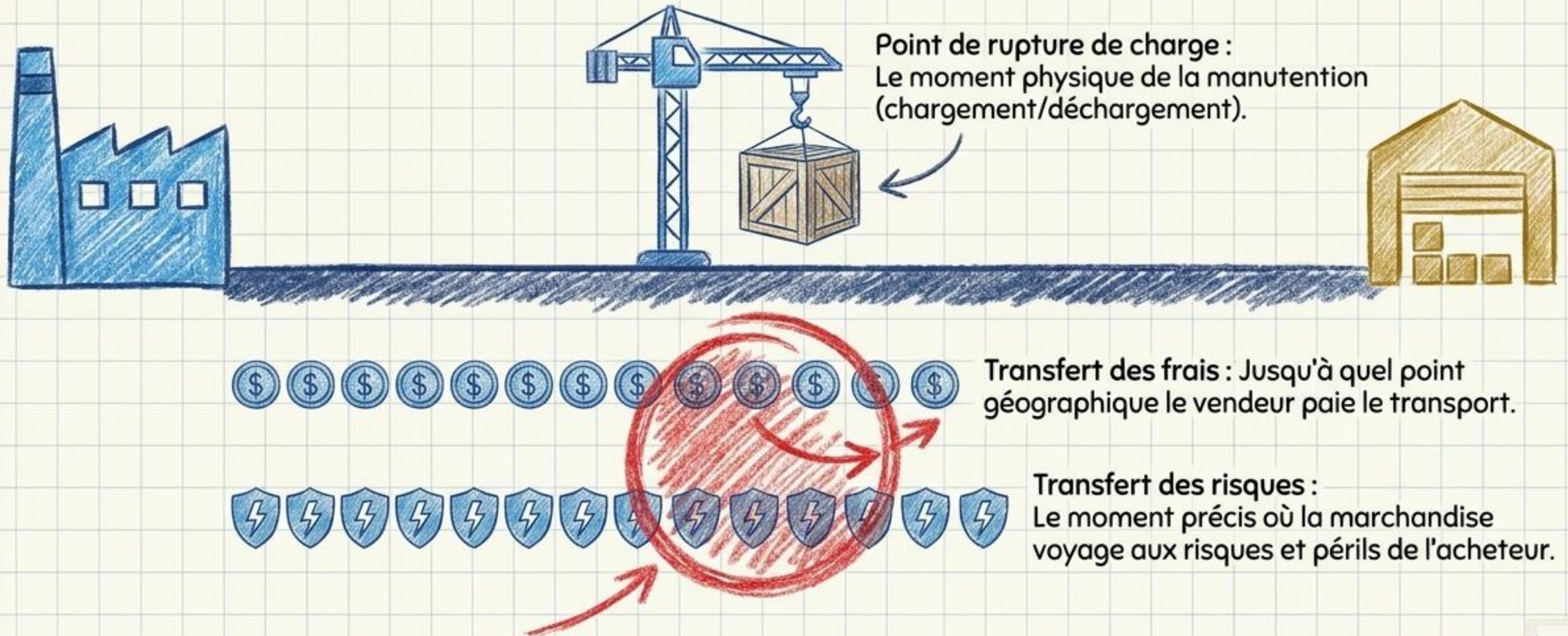


- Les Risques : À quel moment exact la responsabilité des dommages passe-t-elle du vendeur à l'acheteur ?

La règle d'or : Séparer les coûts des risques



Comprendre les Incoterms nécessite de dissocier trois concepts géographiques :



Ce que le cahier des Incoterms ne couvre PAS

Les Incoterms ne sont pas un contrat de vente complet. Ils ne règlent jamais :

- Le transfert de propriété (le titre de propriété de la marchandise).
- Les modalités, le temps ou la devise du paiement.
- Les pénalités de retard ou les ruptures de contrat.
- La résolution des litiges ou le droit applicable.



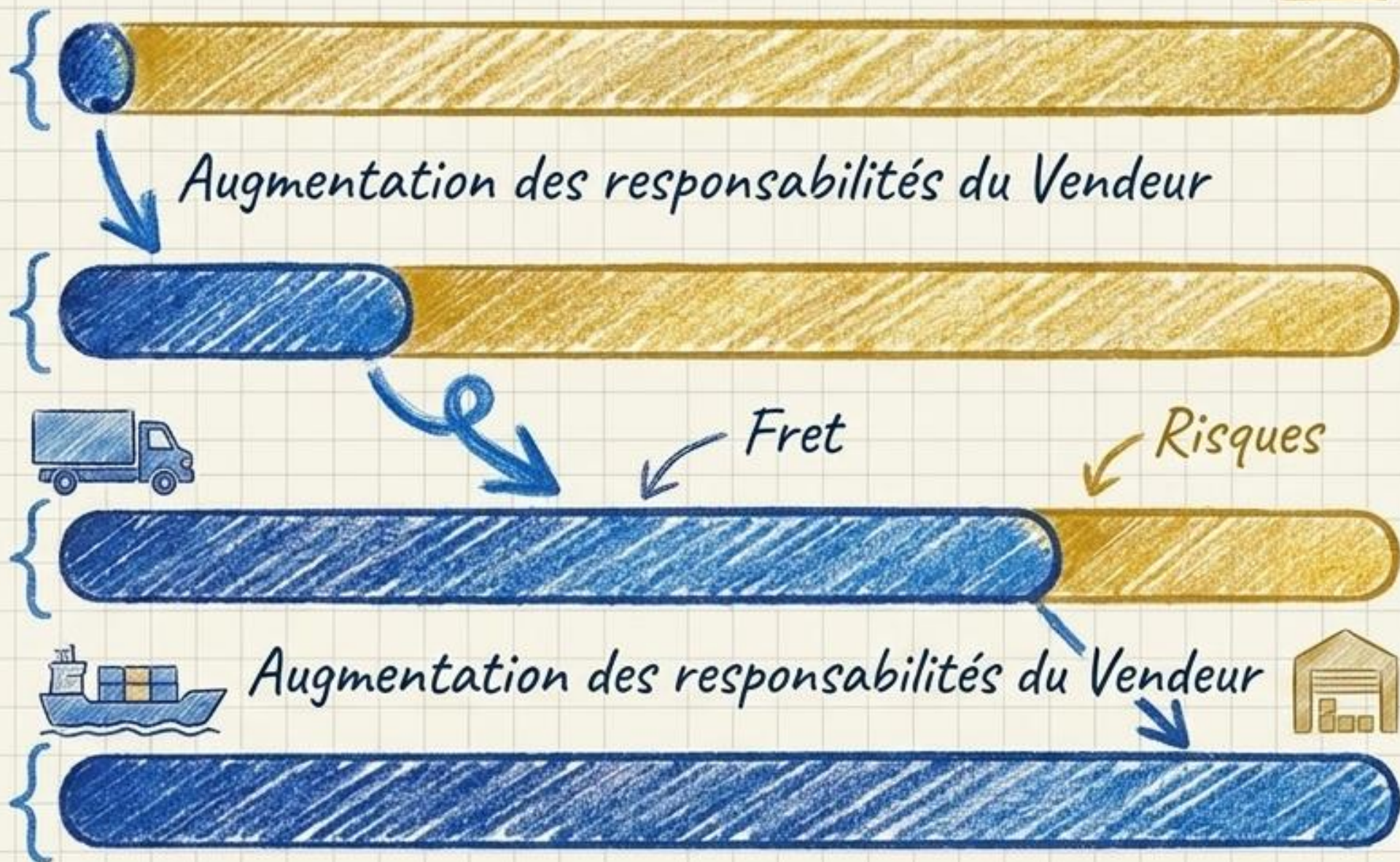
L'escalier des responsabilités : Les 4 Familles

Groupe E (Départ) :
Obligation minimale du vendeur.

Groupe F (Départ) :
Le vendeur remet la marchandise au transporteur de l'acheteur.

Groupe C (Départ, fret payé) :
Le vendeur paie le transport, mais pas les risques !

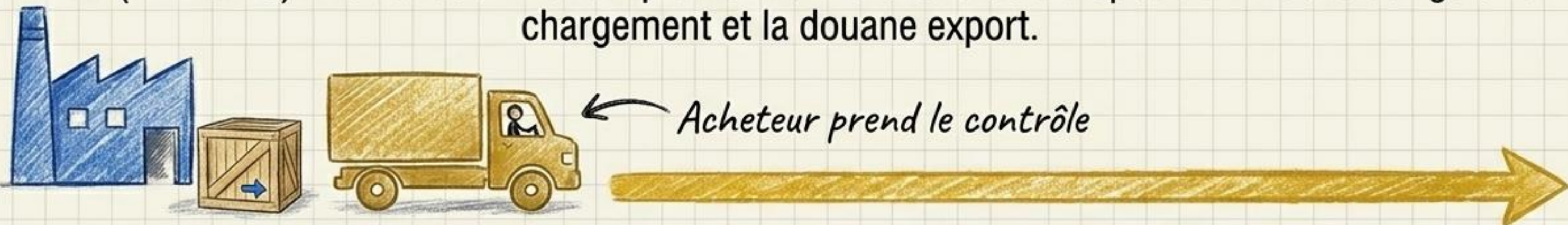
Groupe D (Arrivée) :
Obligation maximale du vendeur jusqu'à la destination.



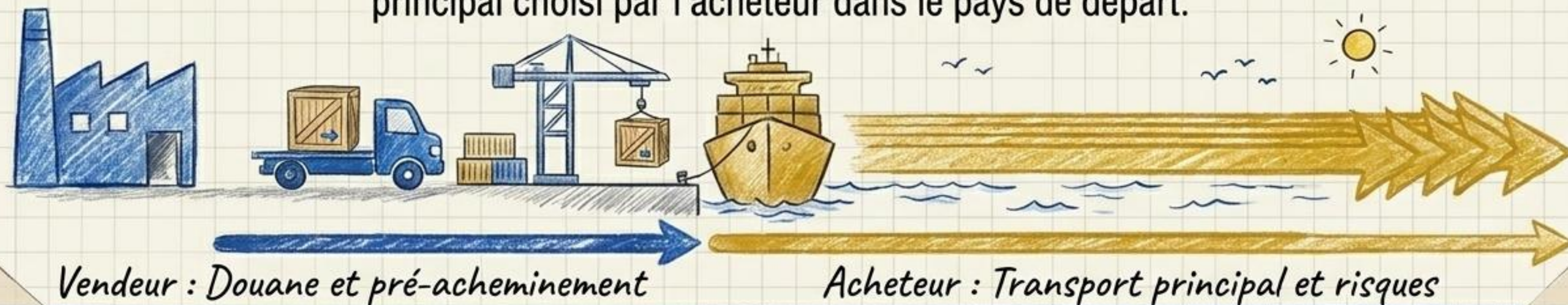
Vente au départ (Groupes E et F) : L'acheteur aux commandes

Dans ces familles, la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur sur la quasi-totalité du trajet.

EXW (Ex Works) : Le vendeur met simplement la marchandise à disposition. L'acheteur gère le chargement et la douane export.

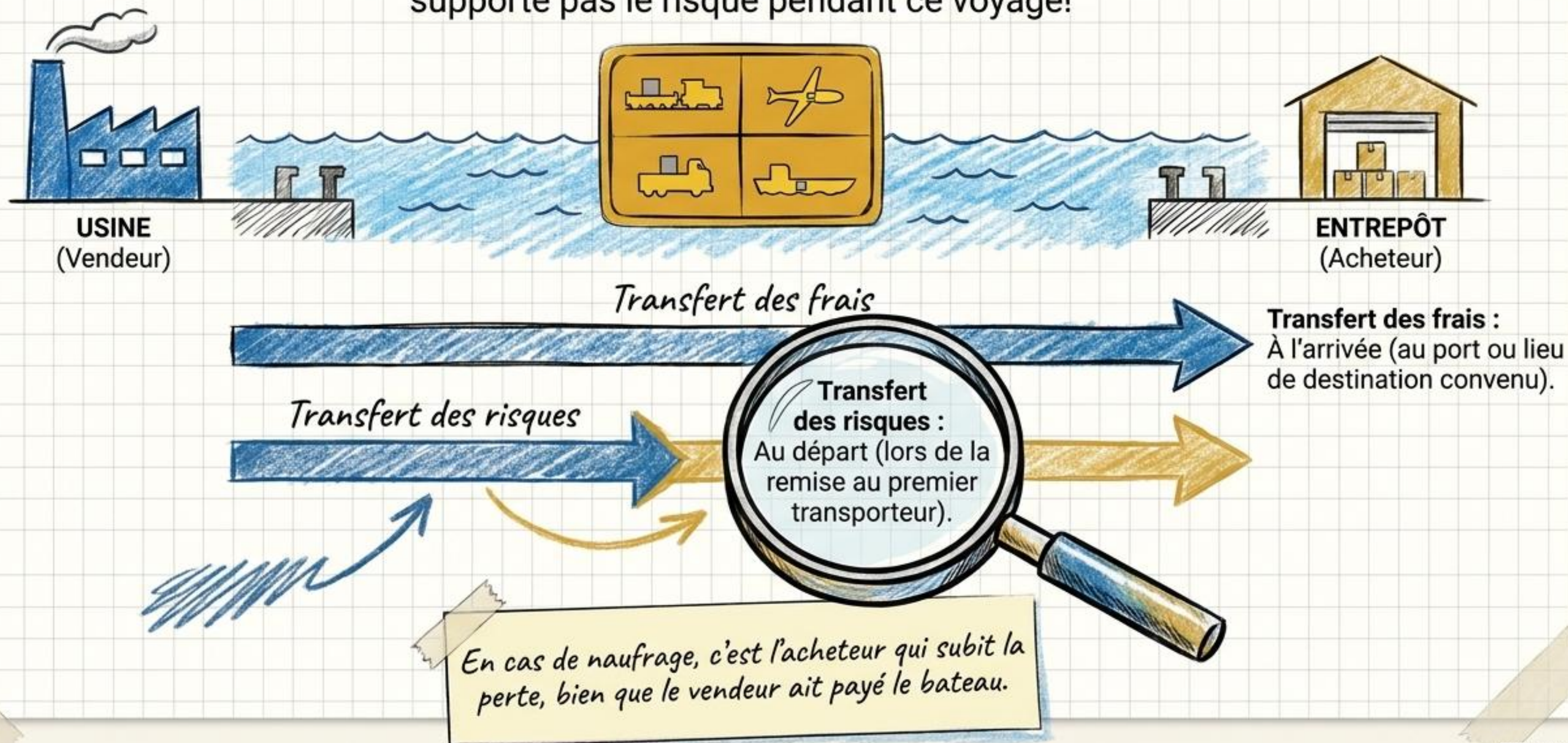


FCA, FAS, FOB : Le vendeur s'occupe de la douane export et remet la marchandise au transporteur principal choisi par l'acheteur dans le pays de départ.



Groupe C : La dissociation critique (CPT, CIP, CFR, CIF)

Le piège classique des Incoterms : Le vendeur paie le transport principal, mais il ne supporte pas le risque pendant ce voyage!



Vente à l'arrivée (Groupe D) : Le vendeur assure jusqu'au bout

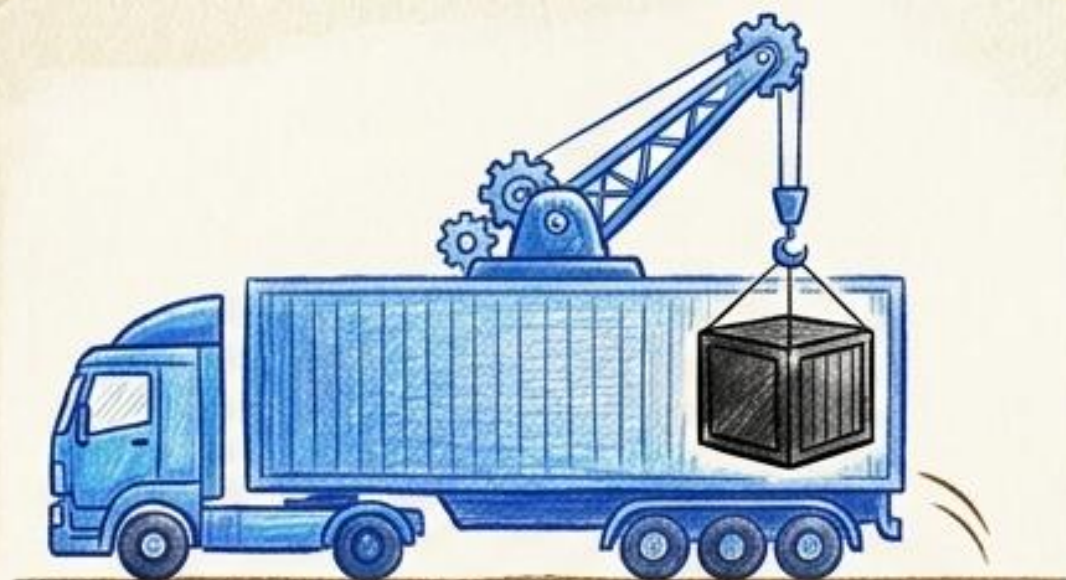
La marchandise voyage aux risques et périls du vendeur jusqu'au point convenu dans le pays de destination. (DAP, DPU, DDP).



USINE
(Vendeur)

COÛTS

RISQUES



L'exception DPU (Delivered at Place Unloaded) :
C'est le SEUL Incoterm 2020 qui oblige
formellement le vendeur à décharger la
marchandise à l'arrivée.



ENTREPÔT
(Acheteur)



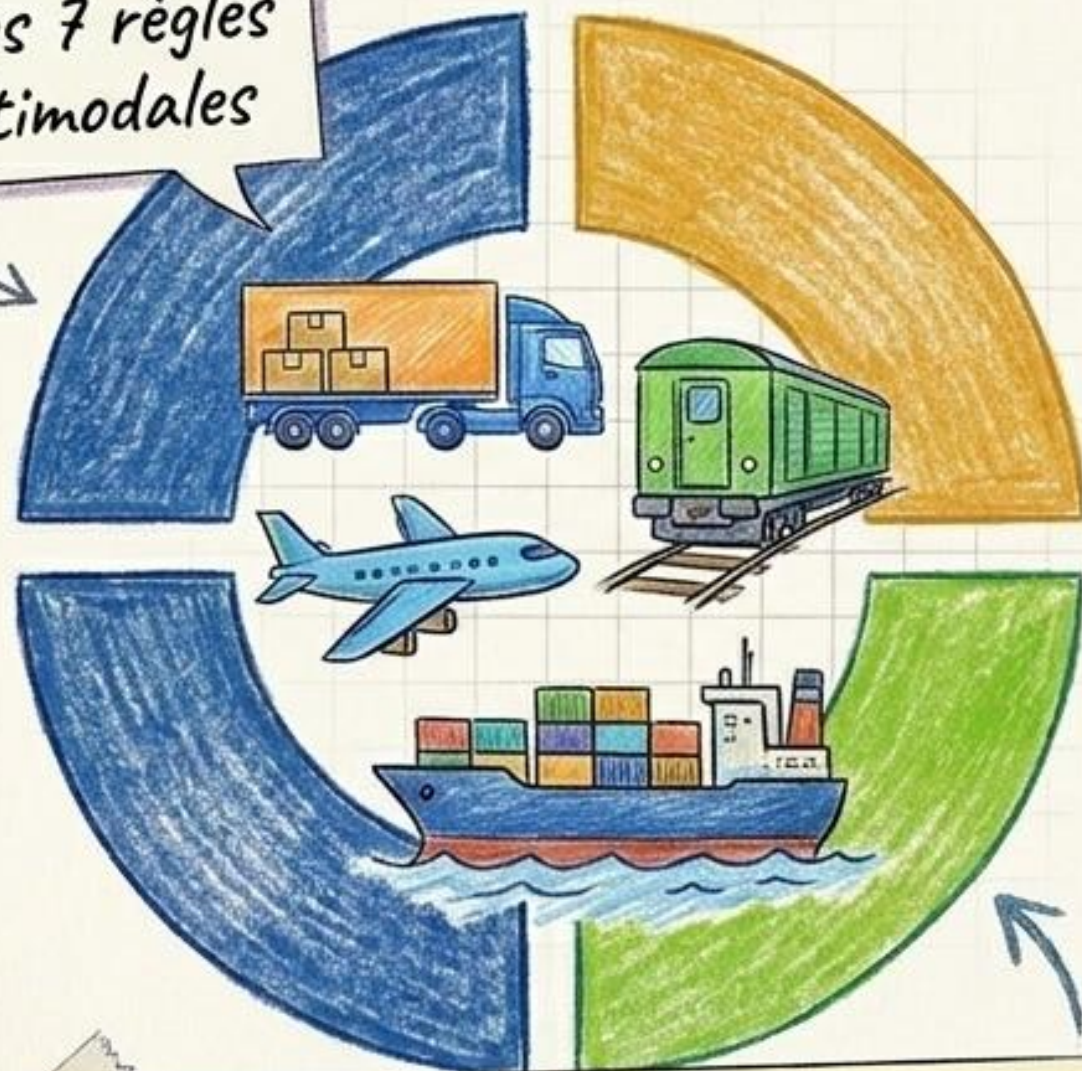
DDP (Delivered Duty Paid) : L'obligation absolue.
Le vendeur gère même le dédouanement import et les taxes locales.



La classification par mode de transport

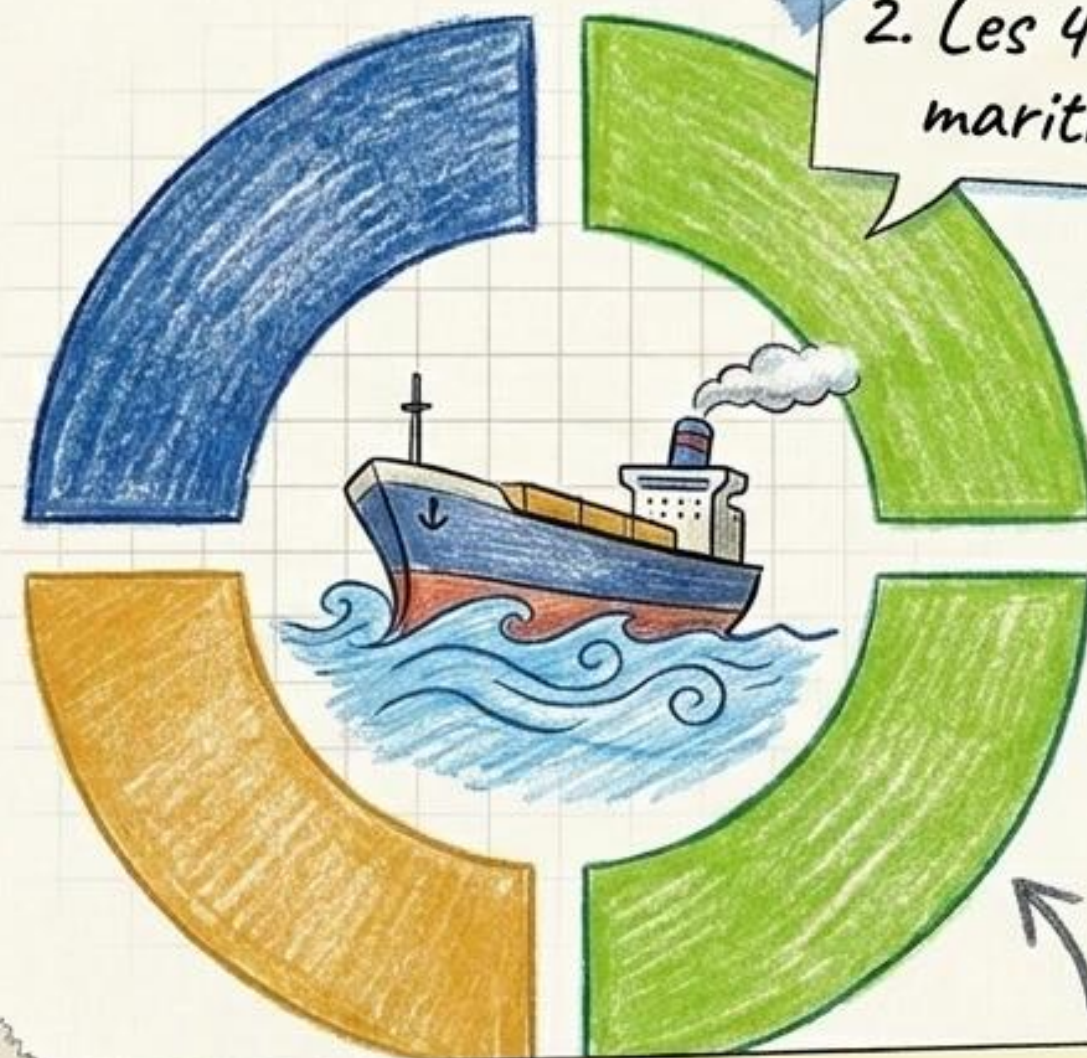
L'ICC divise officiellement les 11 Incoterms en deux catégories strictement liées à la réalité physique de la logistique :

1. Les 7 règles multimodales



Utilisables peu importe le véhicule, et hautement recommandées pour le transport en conteneurs.

2. Les 4 règles maritimes



Réservées exclusivement au transport par mer ou voies navigables intérieures, pour le fret conventionnel ou le vrac.

Les 7 règles multimodales et la conteneurisation

Parfaits pour le transport moderne. Dès que la marchandise est empotée dans un conteneur et scellée, elle est souvent remise à un terminal bien avant d'arriver au navire.

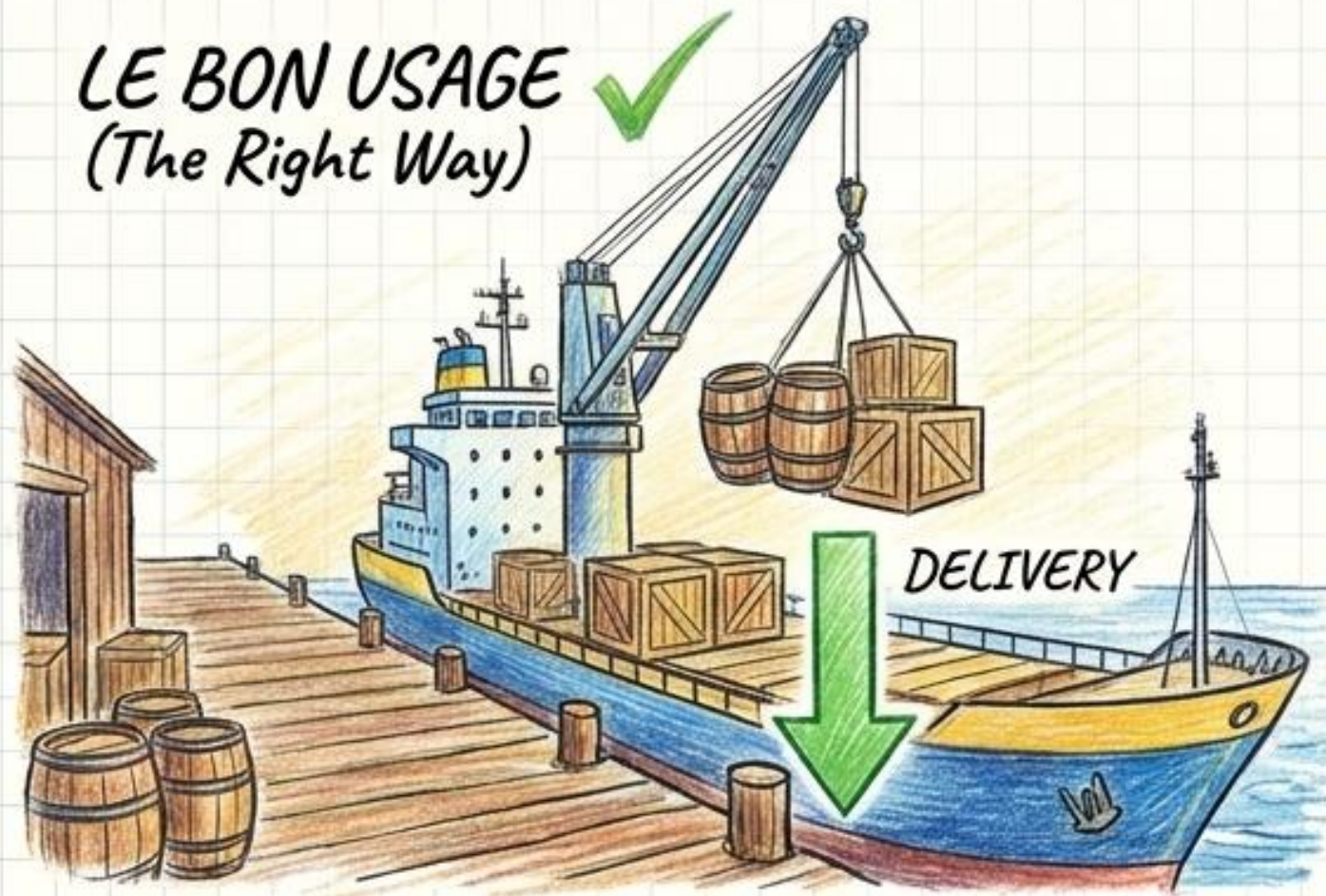


Règle d'or logistique : Si vous expédiez en conteneur maritime, privilégiez **TOUJOURS** les Incoterms multimodaux (comme FCA ou CIP) plutôt que les Incoterms maritimes classiques.

Les 4 règles maritimes : Attention aux erreurs (FAS, FOB, CFR, CIF)

Ces règles exigent que le transfert de risque se fasse "le long du navire" ou "à bord du navire".

LE BON USAGE ✓
(The Right Way)



Seller →
Buyer ←

L'ERREUR CLASSIQUE ✗
(The Wrong Way)



Seller →
Buyer →



L'erreur classique : Utiliser FOB pour un conteneur.
Un conteneur est remis sur un parc, des jours avant d'être chargé.
Si le conteneur est endommagé sur le quai, qui est responsable ?
(En FOB, le vendeur, à tort ! Utilisez FCA).

Le Grand Quiz : Cas Pratique 1

Scénario : Vous êtes un exportateur français. Vous vendez des pièces automobiles empotées dans un conteneur scellé à votre usine. Le conteneur sera conduit au port du Havre, puis expédié par bateau à New York.

L'acheteur paie le fret maritime. Quel incoterm choisissez-vous pour vous protéger au mieux ?

(Réfléchissez à l'erreur classique...)



[A] FOB

[B] FCA

Le Grand Quiz : Cas Pratique 2

Scénario : Une vente est conclue en CIF New York. Le vendeur a payé le transport maritime et l'assurance. Au milieu de l'Atlantique, une tempête fait passer la marchandise par-dessus bord.



Question : Qui supporte le risque de cette perte pendant le voyage ?
Le vendeur (qui a payé le bateau) ou l'acheteur ?

Corrections et Fiche de Révision

Corrections

Réponse 1 :



FCA ! Ne jamais utiliser FOB pour un conteneur. FCA transfère le risque dès la remise au premier transporteur.

Réponse 2 :



L'acheteur ! En CIF (Groupe C), le risque a été transféré au port de départ, même si le vendeur paie le transport. L'acheteur devra faire jouer l'assurance fournie.

Rappels vitaux :

A+



- **EXW** : L'acheteur fait tout.
- **DDP** : Le vendeur fait tout.
- **Dissociez toujours le paiement du transport et le transfert du risque !**

