



## Incoterms

# Entrée en vigueur le 1er janvier 2011 des nouveaux Incoterms 2010

Par Nicolas de Gottrau le 18 novembre 2010

La Chambre de Commerce Internationale (CCI) a présenté, le 16 septembre 2010, la version révisée des [Incoterms 2010](#), qui succéderont à la précédente version en vigueur, les Incoterms 2000, à compter du 1er janvier 2011. Ces nouvelles règles sont déjà disponibles auprès de la CCI.

On sait que les Incoterms (acronyme de « *International Commercial Terms* »), établis par la CCI dès 1936, jouent un rôle considérable dans les contrats de vente de biens corporels. Ces règles, qui régissent les coûts, les risques et les responsabilités incombant à l'acheteur et au vendeur dans le commerce international, permettent en effet d'éviter aux parties le processus aussi long qu'onéreux de négociation et de rédaction des clauses de leurs contrats de vente internationale. En effet, par une simple référence à un terme donné, comme p.ex. « FOB » (« *Free On Board* ») dans leur contrat, les parties incorporent automatiquement les dispositions de cet incoterms qui indiquent quelles sont les obligations de vendeur, respectivement celles de l'acheteur, et spécifient notamment quelle est la partie responsable de l'obtention des licences d'exportation et d'importation, quelle partie est chargée de conclure les contrats de transport et d'assurance et d'en supporter les frais, à quel moment intervient le transfert des risques, et quel est le lieu de livraison des marchandises.

Cette édition révisée a pris en compte, sous l'impulsion des nouveaux grands acteurs commerciaux que sont la Chine, l'Inde et l'Amérique du Sud, les évolutions intervenues depuis 2000, date de la précédente révision, afin de refléter la pratique actuelle du commerce international. Les objectifs poursuivis étaient notamment d'intégrer la problématique des nouvelles législations édictées en matière de sécurité, d'alléger le corps des règles, d'en simplifier la compréhension et l'utilisation, et de prendre en considération les modifications du droit et des techniques de transport et d'assurance.

On notera deux changements majeurs : d'une part, la CCI distingue désormais entre les incoterms qui visent le transport multimodal (règles valables pour tout mode de transport, y compris le transport maritime) (EXW (*Ex Works*), FCA (*Free Carrier*), CPT (*Carriage Paid To*), CIP (*Carriage And Insurance Paid to*), DAT (*Delivered At Terminal*), DAP (*Delivered At Place*) et DDP (*Delivered Duty Paid*)) et ceux qui sont spécifiques au transport maritime et au transport par voies fluviales (FAS (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free On Board*), CFR (*Cost And Freight*) et CIF (*Cost Insurance And Freight*)) ; d'autre part, le nombre des incoterms est réduit de treize à onze.

En effet, les incoterms DES (*Delivered Ex Ship*), DDU (*Delivered Duty Unpaid*) et DAF (*Delivered At Frontier*) qui traitaient tous de livraison dans le pays d'arrivée, ont été supprimés et regroupés dans un nouvel incoterms, le DAP (*Delivered At Place* ou Rendu au lieu de

livraison).

Par ailleurs, un autre incoterms a été créé en remplacement du DEQ (*Delivered Ex Quay*), le DAT (*Delivered At Terminal* ou Rendu au terminal), afin de tenir compte des progrès de la conteneurisation des marchandises ; en effet, aujourd'hui 90 % des marchandises transportées utilisent le conteneur qui est un mode de transport multimodal puisqu'il utilise à la fois la route, le rail et le bateau. Les incoterms exclusivement maritimes n'étaient donc plus adaptés aux conteneurs.

En vertu de ces deux nouveaux incoterms, la livraison est effectuée au lieu désigné. Les marchandises sont considérées comme livrées, avec la clause DAT, quand elles sont déchargées, par le vendeur, du moyen de transport et mises à la disposition de l'acheteur au terminal, alors qu'elles le sont, avec la clause DAP, lorsqu'elles sont mises à la disposition de l'acheteur au lieu de livraison, étant précisé qu'il suffit qu'elles soient dans/sur le moyen de transport et prêtes à être déchargées. Dans le premier cas (DAT), le vendeur assume les risques liés au transport ainsi qu'au déchargement des marchandises, alors que dans le second (DAP), il assume les risques liés uniquement au transport des marchandises au port ou au lieu de destination.

On notera aussi que la référence au « bastingage » du navire, dans les incoterms FOB, CFR et CIF, a été supprimée. Le transfert des risques n'intervient donc plus au moment où la marchandise a passé le bastingage du navire, mais au moment où celle-ci est « à bord » du navire.

Selon la CCI, les Incoterms 2010 tiennent aussi compte des préoccupations de menaces sur la sécurité des marchandises, notamment pour les entreprises qui exportent aux Etats-Unis, et qui sont soumises, depuis le 11 septembre 2001, à des contrôles drastiques et donc à des délais et des coûts accrus. Les nouveaux Incoterms indiquent dès lors quelle partie a la charge de respecter les législations sécuritaires en vigueur dans la juridiction de l'endroit d'expédition ou de livraison (articles A2, B2, A10 et B10).

Enfin, les nouvelles règles s'adaptent également à la forte croissance du commerce en ligne et à la dématérialisation des documents. C'est ainsi que les Incoterms (articles A1 et B1) précisent que les documents électroniques revêtent désormais la même importance que les documents traditionnels si les parties sont d'accord ou lorsque le recours à ces documents électroniques est bien établi.

Il faut bien évidemment saluer cette nouvelle révision des Incoterms 2010, qui contribuera sans nul doute à accroître encore le succès déjà universel de ces règles dans le commerce international.

---

Reproduction autorisée avec la référence suivante: Nicolas de Gottrau, Entrée en vigueur le 1er janvier 2011 des nouveaux Incoterms 2010, publié le 18 novembre 2010 par le Centre de droit bancaire et financier, <https://cdbf.ch/708/>