

## INCOTERMS 2020 : PRINCIPAUX CHANGEMENTS

Les nouveaux Incoterms 2020 commencent déjà à être écrits au sein de la Chambre de Commerce Internationale (CCI) en tant qu'organisme qui les publie depuis l'année 1930. Au cours des dernières décennies, une révision des Incoterms a toujours été réalisée coïncidant avec la première année de chacune d'entre elles : 1990, 2000, 2010, est la dernière version et c'est elle qui est actuellement en vigueur.

Les Incoterms 2020 sont en cours d'élaboration par un comité de rédaction (*Drafting Group*), pour la tout première fois, des représentants de la Chine et de l'Australie ont été incorporés, bien que la plupart des membres soient européens. Ce Comité se réunit périodiquement pour aborder les différentes questions qui viennent des 150 membres (principalement des chambres de commerce) qui font partie de la chambre de commerce internationale.

Les nouveaux Incoterms devraient apparaître au cours du dernier trimestre de l'année 2019, coïncidant avec le centenaire de la chambre de commerce internationale, et entrer en vigueur le 1er janvier 2020.

Certains des nouveaux thèmes et changements qui seront évalués lors des réunions du Comité de rédaction, de la nouvelle édition des Incoterms 2020 sont les suivants :

### Élimination des Incoterms EXW et DDP

Ce sera un changement très important car EXW est un Incoterm que beaucoup d'entreprises avec peu d'expérience en matière d'exportation utilisent. Le DDP est couramment employé pour des marchandises (par exemple des échantillons ou des pièces de rechange) qui sont expédiées par les compagnies de transport urgentes qui traitent toute la logistique et le dédouanement jusqu'à la livraison à l'adresse de l'acheteur. La justification de la suppression de ces deux termes est qu'ils traitent effectivement des opérations intérieures : Dans le cas de EXW par le vendeur-exportateur et dans le cas de DDP par l'acheteur-importateur. En outre, ces deux Incoterms contredisent, en quelque sorte, le nouveau Code des Douanes de l'Union européenne puisque la responsabilité des exportateurs et des importateurs est produite une fois que l'expédition des exportations et des importations a été effectuée respectivement.

### Élimination de l'Incoterm FAS

FAS (*Free Alongside Ship*) est un Incoterm très peu utilisé et il ne contribue presque en rien au FCA (*Free Carrier Alongside*) qui lui est utilisé lorsque la marchandise est livrée dans le port de départ du pays de l'exportateur. En FCA, vous pouvez également livrer les marchandises sur le quai comme dans le FAS puisque le quai fait partie du terminal maritime. D'autre part, si vous utilisez cet Incoterm et qu'il y a un retard dans l'arrivée du navire au port, la marchandise devra être disponible à l'acheteur au quai pendant plusieurs jours et, d'autre

part, si le navire va de l'avant, la marchandise ne sera pas disponible pour embarquement. En réalité, le FAS n'est utilisé que dans le commerce extérieur de certains produits de base (minéraux, céréales) et, en ce sens, le Comité de Rédaction envisage de créer un Incoterm spécifique pour le commerce électronique de ce type de produits.

### **Déplier FCA en deux Incoterms**

FCA est l'Incoterm le plus utilisé (environ 40% des opérations commerciales internationales sont effectuées avec cet Incoterm), il est très polyvalent et permet la livraison des marchandises dans différents endroits (domicile du vendeur, terminal de transport terrestre, port, aéroport, etc.), presque toujours dans le pays du vendeur. Il est valorisé pour créer deux Incoterms FCA, l'un pour la livraison terrestre et l'autre pour les livraisons maritimes.

### **FOB et CIF pour le transport maritime de conteneurs**

La modification apportée dans l'édition des Incoterms 2010 lorsque la marchandise ne voyage pas dans le conteneur ne devrait pas affecter les Incoterms FOB et FCA, mais ses homologues FCA et CIP, ne sont pas appliquées par la grande majorité des entreprises exportatrices et importatrices comme par exemple les agents impliqués dans le commerce international (transitaires, opérateurs logistiques, banques, etc.).

Ceci est dû au fait que FOB et CIF sont deux très vieux Incoterms (FOB a déjà été utilisé en Angleterre à la fin du XVIIIe siècle) et la chambre de commerce internationale n'a pas fait des efforts pour effectuer correctement les changements très importants qui s'imposaient puisqu'environ 80% du commerce mondial est effectué dans des conteneurs. Dans les Incoterms 2020, il est possible que FOB et CIF puissent être utilisés pour le transport de conteneurs, comme c'était le cas avec Incoterms 2000 et les versions antérieures.

### **Création d'un nouveau Incoterm : CNI**

Le nouveau Incoterm serait dénommé CNI (*Cost and Insurance*) et couvrirait l'écart qui existe entre la FCA et CFR/CIF. Contrairement à la FCA, le coût de l'assurance internationale pour le compte du vendeur-exportateur et par opposition au CFR/CIF ne comprend pas le fret. Comme dans les autres Incoterms en « C », ça serait un Incoterm entrant, c'est à dire le risque de transport serait transmis du vendeur à l'acheteur au port de départ.

### **Déplier DDP Incoterm en deux Incoterms**

Comme pour la FCA, le DDP génère également des problèmes en raison du fait que les tarifs et les droits de douanes du pays importateur sont payés par le vendeur, quel que soit le lieu de livraison de la marchandise. Par conséquent, le Comité de rédaction envisage la création de deux Incoterms basés sur le DDP :

- **DTP (Delivered at Terminal Paid)** : Lorsque la marchandise est livrée dans un terminal (port, aéroport, centre de transport, etc.) dans le pays de l'acheteur, c'est le vendeur qui assume le paiement des droits de douane

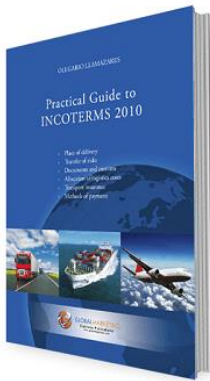
- **DPP (Delivered at Place Paid)** : Lorsque les marchandises sont livrées dans un lieu autre qu'un terminal de transport (par exemple à l'adresse de l'acheteur) le vendeur assume le paiement des droits de douane.

En plus de l'élimination et de la création de certains Incoterms, le Comité de rédaction analyse d'autres questions à inclure dans la nouvelle version des Incoterms 2020. Parmi celles-ci :

- Sécurité des transports.
- Règlement sur les types d'assurance-transport.
- La relation entre les Incoterms et le contrat de vente international

Au cours des prochains mois, le Comité se réunira périodiquement pour aborder ces questions et d'autres qui seront éventuellement incorporées dans les Incoterms 2020. Espérons que la version des Incoterms 2020 qui entrera en vigueur le 1er janvier de cette année servira à faciliter le commerce international entre les exportateurs et les importateurs, en s'adaptant aux changements survenus au cours de la dernière décennie.

-----



Pour obtenir le Guide sur les Incoterms actuellement en vigueur cliquez sur :

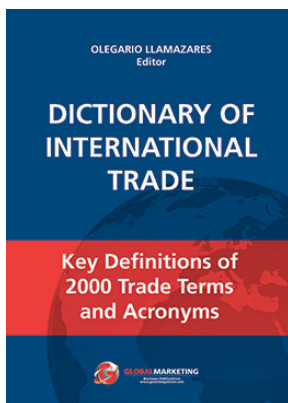
[Practical Guide to Incoterms](#)

# DOCUMENTS DE TRANSPORT ET DE COMMERCE INTERNATIONAL

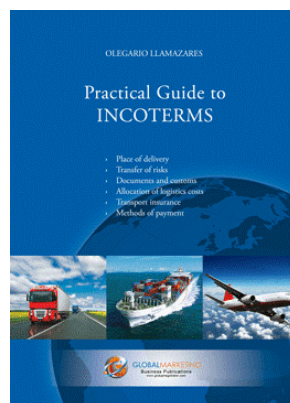
LES MODÈLES DES PRINCIPAUX DOCUMENTS DE TRANSPORT ET DE COMMERCE INTERNATIONAL PRÊTS À L'UTILISATION, COMPRENANT DES EXPLICATIONS SUR LEUR FINALITÉ, DES INSTRUCTIONS POUR LES REMPLIR ET DES CONSEILS PRATIQUES

- [Facture Proforma Export](#)
- [Facture Commerciale Export](#)
- [Liste de Colisage](#)
- [Bordereau de Livraison](#)
- [Commande d'Achat Internationale](#)
- [Conditions Générales de Vente](#)
- [Lettre de Voiture CMR](#)
- [Connaissance Maritime BL](#)
- [Lettre de Transport Aérien LTA](#)
- [Connaissance FIATA FBL](#)
- [Carnet ATA](#)
- [Lettre de Crédit Irrévocable L/C](#)
- [Certificat d'Assurance de Transport](#)
- [Certificat d'Origine](#)
- [Certificat d'Origine Formule A](#)
- [Certificat d'Inspection](#)
- [Certificat d'Analyse](#)
- [Certificat Phytosanitaire](#)
- [Certificat Kasher](#)
- [Certificat Halal](#)

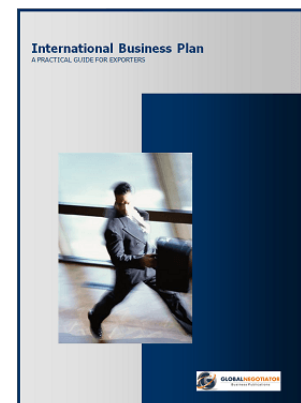
## [Pack Tous les Documents](#)



[Dictionary of International Trade](#)



[Practical Guide to Incoterms](#)



[International Business Plan](#)

