



Les Incoterms 2020 expliqués aux exportateurs et importateurs

Toute vente internationale doit répondre aux mêmes questions. Qui réserve et paie le transport ? À quel moment le risque de perte ou de dommage passe-t-il à l'acheteur ? Qui se charge du dédouanement ? Les règles Incoterms répondent à ces questions en trois lettres. Elles sont publiées par la Chambre de commerce internationale (ICC), et la version en vigueur est Incoterms 2020.

Un bon contrat indique la règle, le lieu et la version, par exemple « FCA Sfax, Incoterms 2020 ». Sans lieu précis, la règle laisse place à la contestation.

Ce que les Incoterms couvrent, et ce qu'ils ne couvrent pas

Les Incoterms définissent le point de livraison, le transfert des risques, la répartition des frais et les formalités douanières à l'export et à l'import. Ils ne déterminent **pas** le moment du transfert de propriété des marchandises, les modalités et la date de paiement de l'acheteur, ni les conséquences d'une rupture du contrat. Ces points relèvent du contrat de vente lui-même.

Il existe 11 règles. Sept peuvent s'utiliser pour tout mode de transport, y compris l'aérien, la route et le multimodal. Quatre sont réservées au transport maritime et fluvial.

Les sept règles pour tout mode de transport

- **EXW (Ex Works, à l'usine)** : le vendeur met les marchandises à disposition dans ses propres locaux. L'acheteur se charge de tout le reste, y compris du chargement et du dédouanement export.
- **FCA (Free Carrier, franco transporteur)** : le vendeur remet les marchandises, dédouanées à l'export, au transporteur désigné par l'acheteur. Le risque est transféré à ce moment-là. Avec les Incoterms 2020, les parties peuvent convenir que le transporteur de l'acheteur délivre au vendeur un connaissement « à bord », ce qui facilite les crédits documentaires.
- **CPT (Carriage Paid To, port payé jusqu'à)** : le vendeur paie le transport principal jusqu'à la destination convenue, mais le risque est transféré dès la remise des marchandises au premier transporteur.
- **CIP (Carriage and Insurance Paid To, port payé, assurance comprise, jusqu'à)** : comme CPT, mais le vendeur souscrit en plus une assurance marchandises. Avec les Incoterms 2020, cette couverture doit être du niveau élevé des Institute Cargo Clauses (A), sauf accord contraire des parties.
- **DAP (Delivered at Place, rendu au lieu de destination)** : le vendeur livre les marchandises au lieu convenu, prêtes à être déchargées. L'acheteur décharge et dédouane à l'import.
- **DPU (Delivered at Place Unloaded, rendu au lieu de destination déchargé)** : le vendeur livre et décharge aussi les marchandises au lieu convenu. DPU a remplacé l'ancienne règle DAT, et le lieu n'a plus besoin d'être un terminal.

- **DDP (Delivered Duty Paid, rendu droits acquittés)** : le vendeur livre au lieu convenu et paie les droits et taxes à l'importation.

Les quatre règles pour le maritime et le fluvial

- **FAS (Free Alongside Ship, franco le long du navire)** : le vendeur place les marchandises le long du navire, au port d'embarquement convenu.
- **FOB (Free on Board, franco à bord)** : le vendeur charge les marchandises à bord du navire désigné par l'acheteur. Le risque est transféré une fois les marchandises à bord.
- **CFR (Cost and Freight, coût et fret)** : le vendeur paie le fret maritime jusqu'au port de destination, mais le risque est transféré lorsque les marchandises sont à bord au départ.
- **CIF (Cost, Insurance and Freight, coût, assurance et fret)** : comme CFR, avec en plus une assurance payée par le vendeur. En CIF, la couverture minimale n'est que celle des Institute Cargo Clauses (C), qui couvrent une liste restreinte d'événements.

Ces quatre règles conviennent aux marchandises en vrac et aux marchandises conventionnelles chargées directement sur un navire. Pour les conteneurs, généralement remis dans un terminal ou un dépôt avant le chargement, FCA, CPT ou CIP sont en principe de meilleurs choix. En FOB ou en CIF, le vendeur perd le contrôle du conteneur au terminal, mais en garde le risque jusqu'à ce qu'il soit à bord.

Comparatif rapide

Règle	Mode	Transfert du risque à l'acheteur	Transport principal payé par	Assurance
EXW	Tous	Dans les locaux du vendeur	Acheteur	Non obligatoire
FCA	Tous	Remise au transporteur de l'acheteur	Acheteur	Non obligatoire
CPT	Tous	Remise au premier transporteur	Vendeur	Non obligatoire
CIP	Tous	Remise au premier transporteur	Vendeur	Vendeur, ICC (A)
DAP	Tous	À destination, avant déchargement	Vendeur	Non obligatoire
DPU	Tous	À destination, après déchargement	Vendeur	Non obligatoire
DDP	Tous	À destination, dédouané à l'import	Vendeur	Non obligatoire
FAS	Maritime	Le long du navire au départ	Acheteur	Non obligatoire
FOB	Maritime	À bord au départ	Acheteur	Non obligatoire
CFR	Maritime	À bord au départ	Vendeur	Non obligatoire
CIF	Maritime	À bord au départ	Vendeur	Vendeur, ICC (C)

« Non obligatoire » signifie qu'aucune des parties n'est tenue d'assurer l'autre. En pratique, la partie qui supporte le risque a généralement intérêt à souscrire sa propre couverture.

Choisir la bonne règle

Il n'existe pas de règle idéale. Le bon choix dépend de la partie qui a le meilleur accès au transport, de celle qui connaît les règles douanières de chaque côté et du degré de contrôle que chacune souhaite garder. Quelques points pratiques :

- **EXW paraît simple, mais peut compliquer la tâche d'un acheteur étranger.** L'acheteur doit gérer le dédouanement export dans le pays du vendeur. FCA dans les locaux du vendeur est souvent une option plus nette.
- **DDP met les droits et taxes à l'importation à la charge du vendeur.** Cela inclut des formalités dans un pays que le vendeur connaît parfois mal. Vérifiez que vous pouvez légalement agir en tant qu'importateur, ou passez par un partenaire local.
- **Les deux « points critiques » des règles en C.** En CPT, CIP, CFR et CIF, le vendeur paie le transport jusqu'à destination, mais le risque est transféré bien plus tôt, au départ. Assurez-vous que tout le monde l'a bien compris.

Chez Kyranis Logistics, nous travaillons chaque jour avec les 11 règles, pour des exportateurs et des importateurs à Sfax et au-delà. Si vous hésitez sur la règle adaptée à un nouveau contrat, interrogez-nous avant de signer. Il est bien plus simple de convenir du bon terme dès le départ que de régler un litige une fois les marchandises parties.

Vous préparez une expédition ? [Demandez un devis](#) avec tous les frais inclus dès le départ, ou [échangez avec notre équipe à Sfax](#) : +216 70 295 255, info@kyranislogistics.com.

Besoin d'aide pour votre envoi ?

Dites-nous ce que vous expédiez et vers où : nous vous répondons avec un prix, tous frais inclus.

Adresse	Immeuble 4 Seasons, 4e étage, bureau B4.2, 3000 Sfax, Tunisie
Téléphone	+216 70 295 255
WhatsApp	+216 29 661 437
E-mail	info@kyranislogistics.com
Site web	www.kyranislogistics.com/fr/