



## FOIRES AUX QUESTIONS / SITUATIONS

### A ) Foire aux Questions :

**Question 1 :** - Quels incoterms sont recommandés pour des flux vers la Chine ou l'Inde ?

Pour la Chine et l'Inde, sont conseillé un DAT terminal port/aéroport (rendu au terminal) ou un DAP port/aéroport (rendu au lieu de destination) non déchargé.  
L'utilisation de ces incoterms signifie que le fournisseur veut prendre en charge les risques liés au transport et que le paiement ne se réalise pas par Crédit Documentaire. S'il y a recours au credoc les incoterms C (CPT et CIP pour du conteneur) (CFR et CIF pour du vrac) sont vivement conseillés.

**Question 2 :** - L'incoterm EXW avec transport facturé est-il encore considéré comme un EXW au sens des responsabilités de l'acheteur ?

Si un EXW est nommé dans le contrat d'achat vente, il s'agit d'un EXW au sens traditionnel, et ce même si le transport est facturé par ailleurs.

En revanche, si le vendeur ne veut pas assumer les risques, il convient d'appliquer les incoterms C : sur la facture apparaîtra le prix du transport jusqu'au lieu convenu aux risques de l'acheteur.

**Question 3 :** - Quels sont les nouveaux incoterms dont la responsabilité incombe au fabricant ?

Les Incoterms ne traitent que de risques durant le transport -risques des marchandises à l'environnement, risque de casses pertes ou autres durant le mouvement spatio temporel des biens, ainsi que des frais :

Qui paye quoi pour la manutention et le déplacement / transport ?

Une quelconque responsabilité quant à la qualité, prix, quantité ou le transfert de propriété ne sont pas traités par les Incoterms.

**Question 4 :** - Quel(s) incoterm(s) utiliser pour le transport en conteneur ?

Pour le transport par conteneur, le choix de l' Incoterm va dépendre de la partie contractante qui réglera le transport principal.

Il peut s'agir de FCA CPT CIP DAT DAP et suivant le cas DDP (parfois hors TVA et taxes nationales). Il convient de noter que pour l'exportation (hors UE), EXW est à éviter.

Attention : plus de FAS, FOB CFR et CIF pour du conteneur !

## Question 5 : Précisions sur le transport d'échantillons ?

La réglementation en matière de transport d'échantillons dépendra de la législation du pays destinataire. En principe les échantillons sont livrés en rendu - non dédouané- aussi l'incoterm qui conviendrait le mieux serait le DAP. Il convient de noter que la procédure ATA est la mieux adaptée pour de l'exportation temporaire d'échantillons.

### B) Situations :

1. **EXW** : les procédures de déclaration douanières étant dématérialisées, l'archivage de la preuve étant numérique, l'acheteur étant en charge de faire réaliser la déclaration à l'export, pourrez-vous continuer de facturer votre client à l'export en exonération de TVA ?

- *Uniquement si vous parvenez à vous faire adresser par le prestataire de votre client une copie d'écran du retour de la douane donnant son BAE – validé »*
- *Autrement dit tout est possible à condition que vous le gériez avec anticipation et surveillance.*
- *La meilleure solution- si vous souhaitez ne pas participer au transport de la marchandise – est de mettre à disposition à votre usine dans la position FCA en indiquant la localisation géographique de votre usine après FCA (Free Carrier).*
- *Cela vous amènera à maîtriser le chargement sur le premier véhicule et la déclaration en douane à l'export.*
- *En cas de contrôle fiscal ultérieur, vous pourrez ainsi vous procurer avec plus de facilité la preuve de la déclaration en douane export puisque vous êtes le donneur d'ordre du prestataire qui l'a effectuée.*
- *Rappelons que le contrôle fiscal peut se dérouler jusqu'à 3 ans après le flux physique des marchandises.*

2. **Incoterm FOB** – révision 2010- La CCI préconise fortement de ne pas utiliser FOB lorsque les marchandises voyagent dans des conteneurs. Son propos se justifie par l'ambiguïté qui existe sur les frais d'embarquement. Par quel autre terme remplaceriez-vous FOB ?

- *L'ambiguïté réside dans le fait que le tarif de fret ( transport principal ) pour des marchandises voyageant en conteneurs prend très souvent en compte les frais de rapprochement du conteneur depuis le terminal et les frais de manutention pour la mise à bord.*
- *Le prix FOB convenu avec le fournisseur est sensé comprendre également ces coûts, ce qui dans ce cas entraîne l'acheteur à les avoir supporté deux fois !*

- **Notons que ce qui est vrai pour ces usages de tarification des frais d'approche et de manutention à l'embarquement l'est aussi pour ce qui concerne les frais à l'arrivée du navire.**
- **Recommandation : lorsque les marchandises sont en conteneurs, prévoir des positions plus tranchées, sans ambiguïté :**

- **FCA TERMINAL PORT DE.... (départ)**  
*si c'est l'acheteur qui prend en charge le transport principal*

- **CPT ou CIP ou DAT en précisant terminal port de...(arrivée)**  
*Si c'est le vendeur qui prend en charge le transport principal*

**3. Etant vendeur sur les USA, quel est l'incoterm le plus approprié, sachant qu'ils utilisent des règles différentes de celles de la CCI ?**

Le tableau ci-dessous répertorie les équivalences entre les termes américains (Definitions) et les Incoterms de la CCI Révision 2010 ?

- North America	- Incoterm ICC 2010
- FOB shipping point or FOB shipping point, freight collect	<b>FOB ou FCA</b>
- FOB shipping point, freight prepaid	<b>CFR ou CIF ou CPT ou CIP ou DAP</b>
- FOB destination or FOB destination freight prepaid	<b>CPT ou CIP ou DAP</b>
- FOB destination freight collect	<b>Aucune équivalence ! Freight collect et la notion de destination sont contradictoires !</b>

**4. SITUATION en DDP - Le flux est le suivant :**

Une société basée au Vietnam vend des pièces en DDP à un client allemand. Elle utilise un transporteur. Les pièces transitent par Rotterdam puis par un entrepôt en Allemagne depuis lequel elles sont livrées au client final, qui les utilise sur place.

**Douane :** Le dédouanement est effectué par le transporteur pour le compte du vendeur, à Rotterdam à la sortie du bateau.

**Questions :** Qui doit payer les droits de douane ? et comment sont-ils facturés ? (les droits de douane peuvent-ils être facturés au vendeur par le transporteur, en utilisant le n° d'immatriculation du client importateur ? (le vendeur refacture ou inclut ces coûts dans son prix ensuite ?)

<b>Qui doit payer les droits de douane ?</b>	<b>Le vendeur qui les aura intégrés dans sa facture</b>
<b>Les droits peuvent-ils être facturés par le transporteur en utilisant le n° d'immatriculation du client importateur</b>	<b>Non, le vendeur doit faire appel à un prestataire ayant le statut de mandataire fiscal.</b>
<b>la TVA ? - fait-elle partie du DDP ?</b>	<b>OUI, sauf accord préalable entre vendeur et acheteur – DDP prévoit une variante possible : l'un paye en DIRECT les droits, l'autre paye en DIRECT la TVA.</b>  <b>C'est une option à préciser et rarement utilisée.</b>
<b>le vendeur hors UE en est-il dispensé, ou doit elle être acquittée ?</b>	<b>Le vendeur n'en est nullement exonéré.</b>  <b>Cette TVA est à acquitter dans le pays de consommation – par le vendeur dans le cas de DDP – Cela entraîne le vendeur à faire appel à un prestataire spécialisé et reconnu par la douane et les services fiscaux (représentation fiscale)</b>

5. **AUTRE SITUATION en DDP :** Cette entreprise achète majoritairement en DDP à ses fournisseurs situés hors UE. Le fournisseur facture le montant TTC à son client., TVA qu'il reverse ensuite à l'administration fiscale.

Après enquête, il apparaît que le montant total a bien été payé au fournisseur. Quelles difficultés sont-elles à prévoir ?

- **L'analyse concerne l'acheteur : sa société aura-t-elle pensé à déduire cette TVA lors de sa déclaration mensuelle de chiffres d'affaires à son administration fiscale ?**
- **Encore faudrait-il que :**
  - **Le terme DDP soit connu du service comptabilité, ceci entraînant le réflexe approprié de déductibilité.**
  - **Que l'entreprise qui achète récupère l'exemplaire BAE – validé de la déclaration en douane d'importation... Or c'est le vendeur qui se charge de cette déclaration en confiant l'opération à son prestataire, il est rare que l'acheteur reçoive spontanément ce justificatif d'autant que depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2011, les procédures sont dématérialisées....**
  - **RECOMMANDATION : mêmes types de considérations que pour la question 1 – il est conseillé à l'acheteur d'avoir la maîtrise du dédouanement ( à l' import dans la situation présente ) pour des raisons de facilitation pour récupérer l'information, déduire cette TVA dans sa balance mensuelle de déclaration fiscale et justifier de ce droit à déductibilité de la TVA en cas de contrôle fiscal.**

6. Du fait des nouvelles règles de sécurité, partout en UE, des besoins de préavis et de traçabilité entraînent de nouvelles exigences documentaires. En particulier sur la facture. Quels sont les informations qui devront obligatoirement figurer et sur que(s) document(s) ?

*Les n° de nomenclatures douanières devront figurer sur la facture. Les autres données seront relevées par le transitaire ou le transporteur qui les transmettra à la douane.*

7. Les Incoterms peuvent maintenant être utilisés au national. Quel(s) Incoterm(s) utiliseriez-vous ? Pourquoi ?

*Ceci est particulièrement appréciable lorsque l'entreprise gère ses opérations avec un ERP qui en terme d'enregistrement de commande ne reconnaît dans sa configuration qu'une saisie accompagnée d'un Incoterm !*

*Les termes nationaux étant départ ou Franco ( ou rendu) les équivalents seraient : EXW ou CIP ou CPT ou DAP.... Ne pas oublier d'indiquer un lieu géographique après le terme utilisé.*

8. Que pensez-vous de la position de cette entreprise qui vend FCA ou FOB selon le cas + frais annexes. Ces frais correspondent en fait au transport principal qui est refacturé au client et font l'objet d'un paiement par ce dernier.

*C'est souvent parce qu'à l'origine de la négociation cette dernière portait sur une référence de prix n'incluant pas le transport que cette formulation a été utilisée.*

*Conseil : Utiliser l'Incoterm qui correspond à la réalité de l'action menée et des coûts supportés en direct par le vendeur, répercutés ensuite au client dans sa facture.*

*FOB ou FCA + transport principal = CFR ou CIF ou CPT ou CIP ou DAP*

9. Entre un incoterm Ex-Works et un incoterm FOB, à qui appartient la marchandise ?

*L'incoterm ne définit pas le transfert de propriété !*

*Prévoir de négocier le transfert de propriété dès l'offre commerciale ainsi qu'une clause à cet effet dans le contrat commercial.*

10. CPT – CFR : Y a-t-il des risques de se tromper d'incoterms ? Comment faire dans le cadre d'expéditions mixtes.

*Il convient d'être précis sur le lieu de mise à disposition lorsqu'il s'agit de l'Incoterm CPT : l'ambiguïté réside dans le fait que l'incoterm est polyvalent et s'accorde de tous modes de transport. Il peut aussi être utilisé pour marquer n'importe quel point de mise à disposition dans toute la zone de post-acheminement. L'incoterm CFR est plus restrictif puisqu'il représente une mise à disposition au port de destination.*

11. Contrat EXW et sécurité de paiement, un exportateur de la région témoigne :

*« Dans le cas de contrats EXW, je n'ai jamais vu de client qui se suffisait d'un avis de mise à disposition de la marchandise pour payer son fournisseur ? Est-ce que je suis le seul dans ce cas ? »*

*Il ajoute : « Généralement, le transitaire du client enlève le matériel, le met sur le navire, et renvoie les connaissements au fournisseur... » Mais que se passe-t-il en cas de défaillance du transitaire ou s'il remet des documents non-conformes par rapport aux exigences de la lettre de crédit ?*

*Dans ce cas le vendeur ne pourra pas bénéficier de la garantie de paiement car il ne pourra pas présenter de documents régulier – La banque à laquelle il remettra les documents ne pourra pas le payer, émettra des réserves qui seront transmises à l'acheteur.*

*Si ce dernier y consent, il lèvera les réserves et le vendeur sera payé par les banques (l'acheteur lève les réserves particulièrement quand il a besoin instamment de la marchandise). Position EXW non sécurisante pour le vendeur avec un crédoc.*

*CONSEIL : il vaut mieux que le vendeur prenne en charge le pré-acheminement et mette la marchandise à disposition de l'acheteur sur le terminal au port d'embarquement – Il faut prévoir dans ce cas que vendeur présente une attestation de prise en charge et non un connaissance car ce dernier ne peut être obtenu que si la marchandise est constatée à bord. Dans le cas d'un retard de navire, la validité du crédoc pourrait être remise en cause...donc le paiement !*

*Si le vendeur maîtrise le transport et que se pose le problème de retard éventuel de navire, il pourra trouver un autre navire voire changer de compagnie ayant « la main » sur le transport.*

12. Est-ce que l'incoterm « **FOB** » peut être sujet à des interprétations différentes, d'un port à l'autre, en fonction des contrats des transporteurs, ou bien les limites de responsabilité sont-elles toujours définies par rapport au passage du bastingage ?

*FOB a un autre sens aux USA ( il peut se placer en tout point convenu, quelque soit le mode de transport – il n'est pas rare de rencontrer FOB airport...alors que FOB – dans le cadre de la CCI – est purement d'usage maritime ou fluvial.*

13. Importations en provenance d'Asie : Tout est importé FOB port d'embarquement. Création d'une plate-forme de groupage interne pour les fournisseurs communs aux sociétés overseas – Un incoterm du type du type DDP serait-il préférable ?

*Non, il faut laisser à la plateforme la latitude de massifier ou au contraire d'éclater les colis. Il faut qu'elle maîtrise le transport. Incoterm : FCA usine ou terminal ou port, aéroport de départ. Cela laissera plus de flexibilité et de maîtrise à l'acheteur.*