

## Incoterms : impact du «demurrage» en transport maritime

Pendant près d'un an, nous avons parcouru les différents INCOTERMS qui peuvent être utilisés dans une opération de commerce international. Mais il ne suffit pas de bien utiliser les incoterms pour éviter à l'exportateur des désagréments qui risquent de lui coûter cher si certaines clauses n'ont pas été précisées clairement dans le contrat de base. Parmi les facteurs de risque financier, signalons, entre autres, celui du «demurrage» (pénalité payée par l'utilisateur d'un container pour restitution de celui-ci au-delà du jour convenu).

L'évolution du commerce international de ces derniers mois peut avoir un impact significatif sur vos opérations. En effet, les centres de production se déplacent vers l'Europe de l'Est ou l'Asie (en Chine principalement). Cela implique que, de points de départ des marchandises, les pays d'Europe occidentale deviennent de plus en plus des pays de destination.

Pour les relations intercontinentales, les armements maritimes doivent faire face à un trafic énorme principalement en provenance de Chine. Les containers vidés doivent retourner en Asie le plus vite possible pour reprendre du fret. Il est important de savoir qu'il n'existe que peu de volume à exporter en container standard (20 ou 40') pour l'Asie. Nos pays exportent principalement des biens d'équipement ou d'investissement qui nécessitent un matériel spécial (*flat racks* - armature de container plate sur laquelle on charge des marchandises qui ne peuvent rentrer à l'intérieur d'un container) ou sont transportés en vrac par navire conventionnel.

### Le «demurrage» peut vous coûter cher

Un achat FOB en Asie peut vous réserver des surprises si vous ne connaissez pas les niveaux de prix du fret actuellement.

Il ne faut pas oublier que le prix en container remis jusqu'à un port en CFR ou CIF par un fournisseur asiatique ne comprend pas le transport à l'intérieur de la Belgique ou de l'Europe. Ceci se comprend aisément, mais en raison du déséquilibre entre l'important volume de marchandises hors-UE entrant et le faible volume UE sortant, le «demurrage» - nombre de jours à partir du déchargement du navire endéans lequel l'importateur devra ramener le container au port d'arrivée - se restreint de plus en plus pour rarement dépasser 10 jours en standard.

Le coût de transport vers l'Asie est très bas, mais le problème du «demurrage» subsiste, car l'armement maritime veut utiliser son container le plus rapidement possible sur un voyage lucratif au départ d'Asie.

De plus en plus souvent, les acheteurs asiatiques au courant de ces pratiques introduisent une clause dans le contrat précisant que le vendeur supportera les coûts de «demurrage» à destination jusqu'à 30 jours maximum.

Si le vendeur a accepté cette clause, il s'expose à une augmentation importante de son coût de transport qui ne lui est pas mise à charge par les incoterms de la CCI.

L'exportateur sera particulièrement vigilant à ce que le contrat qu'il signe n'impose pas, via des clauses additionnelles, des coûts qui ne lui sont pas attribuables en vertu de l'application des incoterms.

Si un incoterm prévoit ces coûts, il prendra toutes les informations nécessaires afin de ne pas être exposé à des frais qu'il n'aurait pas prévus dans son prix de vente.

Dans la pratique, et quelle que soit la partie qui les supporte, l'exportateur négociera le «demurrage» avec son transitaire afin que sa durée soit la plus proche possible du temps nécessaire à son client pour décharger le container et qu'un coût additionnel soit fixé par jour de dépassement.

Vincent REPAY, Conseiller en Commerce International