

# Comprendre les Incoterms



Built by



In the business of  
building businesses

EXW

FCA

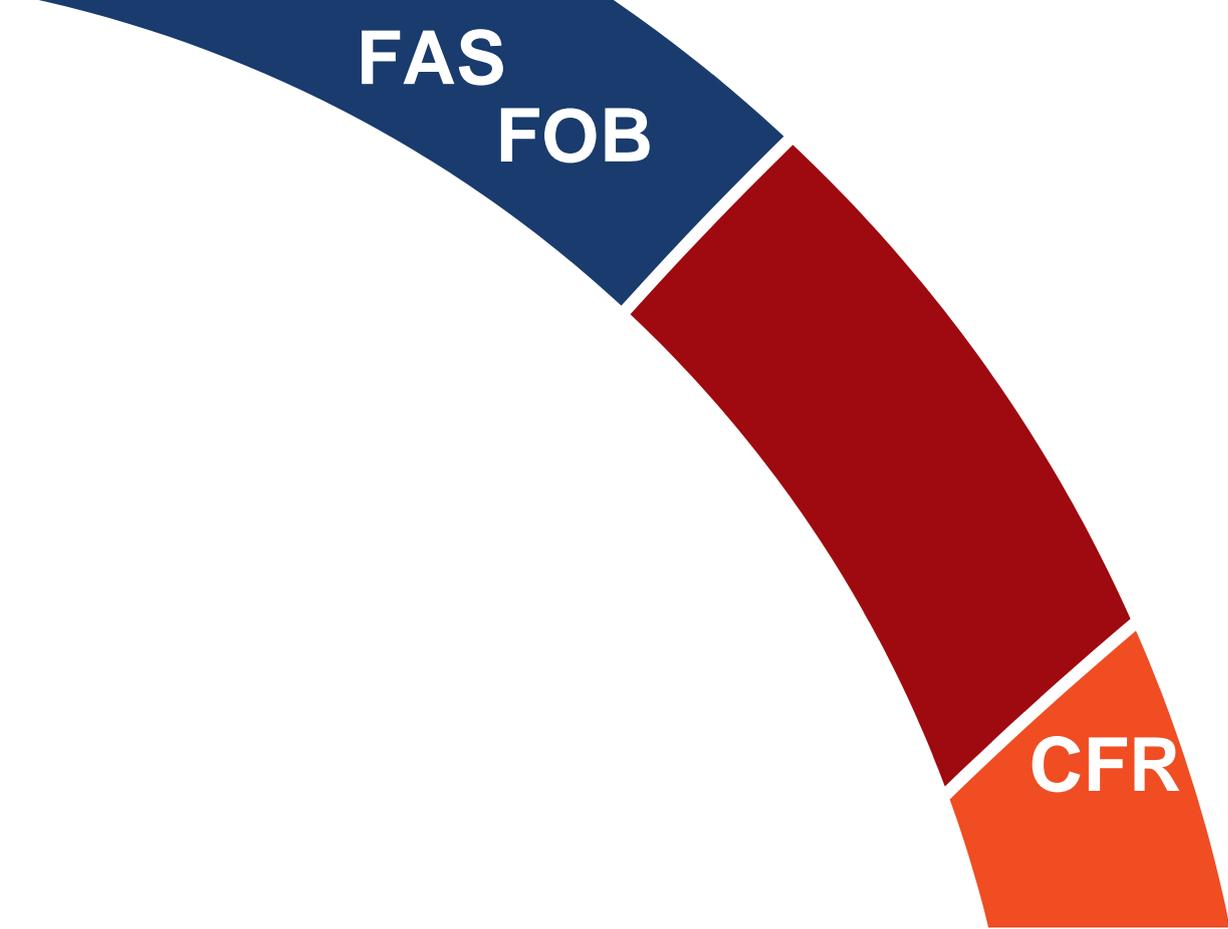
CPT  
CIP

DAP

DPU

DPP





FAS  
FOB

CFR

## Préface

Il existe **onze incoterms**, définis tous les 10 ans par la Chambre de Commerce International (ICC). Ils constituent les bases du commerce international, quel que soit le moyen de transport adopté pour la livraison.

Bien qu'ils n'aient pas de caractère obligatoire, ils sont largement utilisés pour réguler les échanges. Ils permettent d'établir des clauses standardisées qui limitent les litiges en identifiant clairement les obligations des vendeurs et des acheteurs.

Autre avantage : ils créent un langage commun, même lorsque les réglementations et les obligations varient d'un pays à un autre.

L'incoterm choisi par les parties doit être stipulé dans le contrat de vente, sans besoin d'entrer dans le détail, l'incoterm régissant à lui seul les grands principes de la transaction.

CIF



# Sommaire

Les incoterms

## Transports Multimodaux

EXW	page 07
FCA	page 08
CPT	page 09
CIP	page 10
DAP	page 11
DPU	page 12
DDP	page 13

Les incoterms

## Transports Maritimes et Fluviaux

FAS	page 15
FOB	page 16
CFR	page 17
CIF	page 18



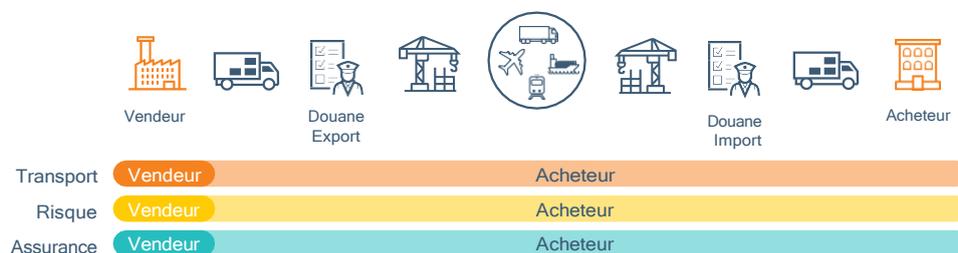
# Les incoterms Transports Multimodaux

Les sept incoterms dits de « transport multimodaux » couvrent tous les moyens de transport : air, terre, fer et mer.

Un même contrat peut inclure plusieurs de ces modes de transport. Les lieux de départ et de destination sont à définir selon chaque cas de figure, qu'il s'agisse de l'usine, de l'aéroport, de la frontière, du port etc.

# 01

## EXW ExWorks à la sortie d'usine



## À propos de l'EXW

L'incoterm EXW, "ExWorks" est l'un des plus basiques. On peut le résumer ainsi : le vendeur met la marchandise à disposition de l'acheteur dès le site de production. Les engagements du vendeur sont donc très limités dans cette option, ceux-ci consistent à mettre à disposition les biens, les emballer et les étiqueter. Le transfert des risques se fait à la sortie d'usine. Le vendeur n'a ici qu'à fournir une facture commerciale.

Toutes les autres responsabilités relèvent ensuite de l'acheteur. C'est dans cet incoterm que pèse la plus grosse charge pour celui-ci : coût de fret, dédouanement, assurances sont à sa charge.

## En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de dégroupage, terminal d'arrivée</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

## Bon à savoir

C'est dans l'incoterm EXW que repose la charge minimale côté vendeur. Il semble être le plus avantageux pour le vendeur. Attention cependant : malgré sa simplicité, cet incoterm présente des risques pour le vendeur, en particulier en matière d'exportation. Avec l'EXW, celui-ci dépend en effet complètement de l'acheteur en matière des documents concernant la TVA et les taxes fiscales. Un pari qui peut s'avérer dangereux pour le vendeur.

# 02

## FCA Free Carrier Franco-transporteur



### À propos du FCA

L'incoterm FCA, "Free Carrier", est assez avantageux pour le vendeur car il réduit ses charges tout en lui permettant de bénéficier d'une exonération de TVA, que les biens soient exportés dans l'Union Européenne ou en dehors.

Le vendeur prend donc en charge le dédouanement et le fret des marchandises chez le transporteur désigné par le client. L'acheteur a alors le choix entre deux options :

- Récupérer les marchandises à l'entrepôt du fournisseur
- Faire pré-acheminer les marchandises vers un autre point de départ.  
C'est alors au vendeur d'assurer la livraison des biens dédouanés au site de livraison indiqué par l'acheteur.

Le transfert des risques et des frais se fait au moment de la livraison des marchandises dédouanées sur le site du fournisseur ou celui choisi par l'acheteur. Au vendeur de fournir la facture et les formalités douanières s'il y en a.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de dégroupage, terminal d'arrivée</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

### Bon à savoir

L'incoterm FCA est populaire puisqu'utilisé dans un cas sur quatre en moyenne. Son avantage est sa capacité d'adaptation à une variété de situations notamment pour l'adresse de livraison, ce qui séduit autant les acheteurs que les vendeurs.

Le FCA s'est enrichi d'une nouvelle option avec les nouvelles règles édictées en 2020. L'acheteur, qui est responsable du transport, charge aussi le transporteur de remettre une preuve de chargement à bord au vendeur. Cela lui permet de répondre plus facilement aux demandes des banques, dans le cas d'un crédit-documentaire par exemple.

# 03

## CPT Carriage Paid To Port payé jusqu'à



### À propos du CPT

L'incoterm CPT, "Carriage Paid To", met le plus gros de la responsabilité de l'acheminement sur le vendeur. Celui-ci absorbe en effet les risques et les coûts du transport principal.

Concrètement, avec cette option, le vendeur transporte les marchandises jusqu'à leur destination finale et supporte tous les frais inhérents de fret et d'assurances. Le vendeur fournit à l'acheteur une facture ainsi que les documents de transport.

Le transfert des risques et des frais a lieu au moment de la livraison des biens à destination. C'est donc le vendeur qui prend aussi en charge le dédouanement de la marchandise. Restent ensuite à charge de l'acheteur le déchargement, le post-acheminement et les formalités douanières s'il y en a.

D'un côté, le vendeur maîtrise le transport jusqu'à la destination et il ne dépend pas de l'acheteur pour enlever les biens. Côté acheteur, celui-ci réduit tous les risques liés au transport des biens.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de dégroupage, terminal d'arrivée</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

# 04

## CIP Carriage and Insurance Paid to Port payé assurance comprise jusqu'à



### À propos du CIP

L'incoterm CIP, "Carriage and Insurance Paid to", est fréquemment utilisé dans le transport de conteneurs. Dans ce cas, le vendeur supporte les coûts de transport jusqu'au lieu de destination désigné par l'acheteur. Cela permet au vendeur de maîtriser la chaîne d'acheminement. Charge à celui-ci de gérer aussi le dédouanement.

Contrairement à l'incoterm CPT cité plus haut, le vendeur prend également en charge l'assurance couvrant tous les risques (pertes ou dommages) liés au transport des marchandises jusqu'à la destination. A noter que le vendeur peut se contenter d'une assurance ne couvrant que le minimum de risques. Si l'acheteur souhaite une meilleure assurance, il peut se mettre d'accord en amont avec le vendeur et payer une assurance plus large mais aussi plus chère.

Le transfert des risques et des frais se fait au moment du déchargement. Le vendeur doit remettre une facture, les documents de transport et l'attestation d'assurance. Les frais de déchargement sont imputés à l'acheteur, sauf si le contrat stipule le contraire. Si des transporteurs successifs sont utilisés jusqu'à la destination finale, on considère que le risque des frais et des assurances se fait au déchargement des biens au premier transporteur.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li><li>➤ Assurance transport</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal d'arrivée</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

### Bon à savoir

Avec les nouvelles règles 2020, l'assurance transport a été renforcée pour le CIP en devenant tous risques.

# 05

## DAP Delivered at Place Rendu au lieu de destination



### À propos du DAP

L'incoterm DAP, "Delivered at Place", a été ajouté à la liste des incoterms en 2010. Dans cette configuration, le vendeur a un haut degré de responsabilité, tandis que celle de l'acheteur reste limitée.

Le vendeur gère donc le transport des biens jusqu'à leur destination. Il gère tous les frais, le dédouanement, les risques jusqu'au point de livraison. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur, mais c'est à lui qu'incombe leur déchargement. Le transfert des frais et des risques a donc lieu à destination, juste avant ce déchargement. Les démarches d'importation, si nécessaire, sont aussi assumées par l'acheteur.

Le vendeur doit remettre une facture, les documents de transport et l'attestation d'assurance.

L'incoterm DAP s'avère particulièrement pertinent pour une vente entre pays d'une même zone économique (l'Union Européenne, par exemple) dans lesquelles on fournit les biens dans les installations de l'acheteur et qu'il n'y a pas besoin de dédouanement d'importation.

Si le vendeur effectue aussi le dédouanement d'importation, il est conseillé de se tourner vers l'incoterm DDP. Les sites de e-commerce ont souvent recours à l'incoterm DAP.

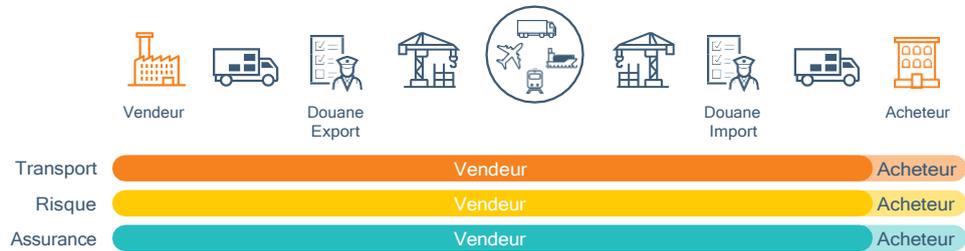
L'avantage du DAP côté vendeur est la maîtrise des coûts car il peut anticiper les frais de transport et le montant de l'assurance.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

# 06

**DPU**  
**Delivered**  
**at Place**  
**Unloaded**  
Rendu au lieu  
de destination



## À propos du DPU

L'incoterm DPU, "Delivered at Place Unloaded", a lui été ajouté en 2010 et il remplace l'ancien incoterm DAT, "Delivered At Terminal". Cette évolution a été nécessaire pour clarifier les malentendus sur la destination, qui n'est pas obligatoirement un terminal.

Le vendeur livre la marchandise jusqu'au lieu de destination défini par l'acheteur. C'est aussi lui qui est responsable du déchargement des biens. Ce déchargement n'est pas inclus dans le DAP cité plus haut, c'est la principale différence entre ces deux incoterms. Le transfert des risques et des frais s'effectue donc une fois le déchargement réalisé.

Ici aussi, Le vendeur doit remettre une facture, les documents de transport et l'attestation d'assurance. La seule obligation de l'acheteur avec l'incoterm DPU consiste à gérer les formalités de douanes en cas d'importation.

## En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li><li>➤ Transport principal</li><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de dégroupage, terminal d'arrivée</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

## Bon à savoir

Le sujet du lieu de destination et de déchargement est particulièrement sensible. C'est d'ailleurs pour clarifier cela que l'ancien incoterm DAT a été remplacé par le DPU. Le vendeur livre donc la marchandise là où cela a été convenu avec l'acheteur. Cela peut être un terminal (port, aéroport, terminal ferroviaire) ou un endroit (usine, entrepôt...) dans le pays de l'acheteur. Dans un terminal en général, le vendeur pourra profiter de l'équipement de manutention nécessaire. Dans un autre site, il devra anticiper les besoins pour organiser ce déchargement.

# 07

**DPP**  
**Delivered**  
**at Place**  
 Rendu au lieu  
 de destination



## À propos du DPP

Avec l'incoterm DDP, "Delivered Duty Paid", la plupart des charges reposent sur le vendeur. Il est en effet responsable du transport mais aussi de tous les risques et de tous les frais annexes jusqu'au lieu de livraison choisi par l'acheteur. Charge à l'acheteur ensuite de décharger le véhicule.

C'est aussi le seul incoterm dans lequel le vendeur s'occupe des formalités douanières à l'importation, des droits et taxes aux procédures de dédouanement à l'export et à l'import. Du fait de toutes ces responsabilités, le vendeur remet à l'acheteur tous les documents : facture, documents de transport et de douanes, attestation d'assurance.

## En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Emballage et conditionnement</li> <li>&gt; Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li> <li>&gt; Acheminement au port</li> <li>&gt; Formalités douanières export</li> <li>&gt; Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de groupage, terminal de départ</li> <li>&gt; Transport principal</li> <li>&gt; Passage portuaire, aéroportuaire, plate-forme de dégroupage, terminal d'arrivée</li> <li>&gt; Formalités douanières import droits &amp; taxes</li> <li>&gt; Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Assurance transport</li> </ul>

## Bon à savoir

La différence avec l'incoterm DAP vu précédemment réside dans le règlement des frais douaniers et fiscaux par le vendeur. Cela signifie que le vendeur paie la TVA. Concrètement, les entreprises de transport gèrent souvent ces frais puis les refacturent au commanditaire. Pour les biens exportés vers la France, il existe certaines conditions qui permettent au vendeur de récupérer cette TVA.



# Les incoterms Transports Maritimes et Fluviaux

Les quatre incoterms « Transports maritimes et fluviaux » s'appliquent uniquement aux échanges commerciaux qui ont lieu par voie maritime. Les points de départ et de destination ne peuvent donc être qu'un port.

# 08

## FAS Free Alongside Ship Franco le long du navire



### À propos du FAS

L'incoterm FAS, "Free Alongside Ship" fait partie de la dernière version 2020 des incoterms. Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire ou à disposition des outils de charge de type, dans le port désigné par l'acheteur. C'est aussi au vendeur que revient la responsabilité des formalités d'exportation. C'est à la livraison qu'il fournit une facture et un reçu « le long du bord ».

Cela indique le transfert des frais, des formalités et des risques à l'acheteur. L'acheteur se retrouve donc responsable du chargement des biens. C'est lui qui règle les coûts d'embarquement, les assurances, le transport maritime, les coûts de déchargement et enfin le transport du port jusqu'à sa destination finale.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon)</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Passage portuaire</li><li>➤ Transport principal</li><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

### Bon à savoir

À noter également que l'usage du FAS est limité à un certain type de biens, en l'occurrence des produits en vrac ne pouvant pas être individualisés et non-emballés. Il peut s'agir de bois, de minéraux, de céréales, de produits sidérurgiques... Le FAS ne concerne donc pas les produits livrés dans des conteneurs qui sont eux régis par l'incoterm FCA.

# 09

## FOB Free on Board Franco à bord du navire



### À propos du FOB

Avec l'incoterm FOB, "Free on board", les risques sont plus à la charge de l'acheteur que du vendeur. On considère avec le FOB que le prix de la marchandise exclut le coût du transport. L'acheteur doit donc compter le prix initial des marchandises et y ajouter tous les frais afférant au transport : transport lui-même, assurances, taxes d'exportation.

Concrètement, en achetant en modalités "Free on board", le vendeur fournit la marchandise, et uniquement la marchandise. Sa responsabilité est de livrer les biens dédouanés à bord du bateau désigné par l'acheteur. Si un problème intervient pendant la phase de chargement (hors arrimage), cela est du ressort du vendeur. Le vendeur prend donc en charge les frais de chargement et fournit une facture ainsi qu'un reçu «net à bord».

Charge ensuite à l'acheteur de supporter les risques de pertes et de dommages, et de régler les frais liés au transport. Les coûts d'arrimage sont supportés par l'acheteur.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon)</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire</li><li>➤ Transport principal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

### Bon à savoir

L'incoterm FOB s'applique comme le FAS aux marchandises en vrac et non-containerisées. Dans ce cas-là, c'est le FCA qui doit s'appliquer.

Les incoterms FOB et CFR s'appliquent au transport maritime, mais répartissent différemment les responsabilités des vendeurs et des acheteurs. Cliquez ici pour en savoir plus : [Comprendre la différence entre incoterm FOB et CFR](#)

# 10

## CFR Cost and Freight Coût et fret



### À propos du CFR

L'incoterm CFR, ou "Coast and Freight", est un incoterm couramment utilisé dans le transport maritime international. Selon la Chambre de Commerce International, il s'agit en effet de l'un des incoterms les plus fréquents car il permet une répartition au plus juste des responsabilités entre les vendeurs et les acheteurs.

Dans les faits, c'est le vendeur qui gère le transport des marchandises jusqu'à leur déchargement. Il est aussi responsable du dédouanement et doit fournir à son client une facture ainsi qu'un connaissement maritime attestant du contrat de transport. L'acheteur se charge de leur acheminement jusqu'à leur point de destination. La particularité du CFR réside dans le décalage entre le transfert de risque et le transfert de frais : le vendeur est responsable des frais de transport jusqu'au port d'arrivée. En revanche, c'est l'acheteur qui gère les risques et est responsable des biens pendant le transport, et ce, dès le chargement sur le bateau.

En résumé, le transfert de frais se fait au port de débarquement, tandis que le transfert de risque a lieu dès le chargement de la marchandise. Il est donc conseillé que le vendeur fasse appel à un transitaire pour gérer l'expédition, depuis leur chargement jusqu'à leur arrivée.

L'incoterm concerne tous types de biens, que ce soient les marchandises en conteneur ou en vrac.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l'acheteur
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Emballage et conditionnement</li><li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li><li>➤ Acheminement au port</li><li>➤ Formalités douanières export</li><li>➤ Passage portuaire</li><li>➤ Transport principal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurance transport</li><li>➤ Passage portuaire</li><li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li><li>➤ Acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée</li></ul>

### Bon à savoir

Les incoterms FOB et CFR s'appliquent au transport maritime, mais répartissent différemment les responsabilités des vendeurs et des acheteurs. Cliquez ici pour en savoir plus : [Comprendre la différence entre incoterm FOB et CFR](#)

# 11

## CIF Cost, Insurance and Freight Coût, assurance et fret



### À propos du CIF

Le CIF, “Insurance and Freight”, est un autre incoterm maritime très populaire. Dans cette configuration, et contrairement à l’incoterm FOB vu plus haut, c’est le vendeur qui assume la plus grosse part des responsabilités. Le CIF est assez similaire au CFR si ce n’est que les assurances y sont ajoutées.

Le vendeur prend en charge le fret lui-même et l’assurance maritime. Il y souscrit pour le compte de l’acheteur. Cela signifie que les risques sont diminués pour l’acheteur car s’il arrive un incident pendant le transport, le vendeur et son assurance seront responsables. Le vendeur fournit donc à l’acheteur une facture, une police d’assurance et les documents de transport. Les frais au port d’embarquement et le dédouanement d’exportation sont à la charge du vendeur.

L’une des particularités du CIF intervient au moment des transferts. Il y a en effet un décalage puisque le transfert des risques a lieu au moment de l’embarquement des biens tandis que celui des frais se passe à destination.

### En résumé

Les obligations du vendeur	Les obligations de l’acheteur
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Emballage et conditionnement</li> <li>➤ Chargement (camion, wagon) ou empotage (conteneur) en usine ou entrepôt départ</li> <li>➤ Acheminement au port</li> <li>➤ Formalités douanières export</li> <li>➤ Passage portuaire</li> <li>➤ Transport principal</li> <li>➤ Assurance transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Passage portuaire</li> <li>➤ Formalités douanières import droits &amp; taxes</li> <li>➤ Acheminement à l’usine ou entrepôt d’arrivée</li> </ul>

### Bon à savoir

La raison de la popularité du CIF est qu’il offre une solution complète, incluant le dédouanement, le transport et l’assurance, tout en préservant le vendeur des responsabilités puisque le contrat d’assurance est souscrit au nom de l’acheteur.

L’Incoterm CIF est l’équivalent du CIP multimodal, mais il s’en différencie par le niveau de couverture d’assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP. A noter cependant que l’assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de 10%.



# Conclusion

Devenus indispensables, les incoterms sont le langage commun du commerce international. Ils régulent les échanges et les contrats entre vendeurs et acheteurs. Pour cela, il est essentiel de bien en comprendre les intérêts et les subtilités pour anticiper tout litige ou tout conflit qui pourrait advenir entre les parties.



