



Où s'arrêtent les obligations du vendeur et où commencent celles de l'acheteur, pour chacune des 11 règles. Indiquez toujours la règle, le lieu convenu et l'édition, par exemple « FOB Busan Incoterms 2020 ».

Règle	Livraison et transfert des risques à l'acheteur	Transport principal payé par	Assurance	Dédouanement export	Dédouanement import et droits
Tous modes					
EXW À l'usine	Dans les locaux du vendeur, marchandise mise à disposition, non chargée	Acheteur	Non obligatoire	Acheteur	Acheteur
FCA Franco transporteur	Remise au transporteur de l'acheteur au lieu convenu	Acheteur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
CPT Port payé jusqu'à	Remise au premier transporteur dans le pays d'expédition	Vendeur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
CIP Port payé, assurance comprise, jusqu'à	Remise au premier transporteur dans le pays d'expédition	Vendeur	Le vendeur doit assurer : ICC (A), 110 % de la valeur	Vendeur	Acheteur
DAP Rendu au lieu de destination	Au lieu de destination convenu, prête à être déchargée	Vendeur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
DPU Rendu au lieu de destination déchargé	Au lieu de destination convenu, déchargée	Vendeur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
DDP Rendu droits acquittés	Au lieu de destination convenu, prête à être déchargée	Vendeur	Non obligatoire	Vendeur	Vendeur
Maritime et fluvial					
FAS Franco le long du navire	Le long du navire au port d'embarquement	Acheteur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
FOB Franco à bord	À bord du navire au port d'embarquement	Acheteur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
CFR Coût et fret	À bord du navire au port d'embarquement	Vendeur	Non obligatoire	Vendeur	Acheteur
CIF Coût, assurance et fret	À bord du navire au port d'embarquement	Vendeur	Le vendeur doit assurer : ICC (C), 110 % de la valeur	Vendeur	Acheteur

Marchandises en conteneur : FCA, CPT et CIP plutôt que FOB, CFR et CIF

FAS, FOB, CFR et CIF sont prévues pour les marchandises chargées directement sur un navire. Les conteneurs sont généralement remis au terminal plusieurs jours avant le chargement, c'est pourquoi la CCI recommande FCA, CPT ou CIP pour les envois en conteneur. Ainsi, les risques sont transférés quand vous remettez le conteneur, et non quand il est hissé à bord.

Les règles C ont deux points critiques

En CPT, CIP, CFR et CIF, le vendeur paie le transport jusqu'à destination, mais les risques passent à l'acheteur dans le pays d'expédition. Si la marchandise est endommagée en mer, c'est l'acheteur qui fait jouer l'assurance ; en CIF et en CIP, le vendeur doit avoir souscrit cette assurance.

Ce qui a changé en 2020

DAT a été renommé DPU et peut désigner n'importe quel lieu, pas seulement un terminal. CIP exige désormais une couverture tous risques, ICC (A), tandis que CIF n'exige toujours que ICC (C). En FCA, les parties peuvent convenir que le transporteur de l'acheteur remette au vendeur un connaissance « à bord », ce qui facilite les crédits documentaires. Vendeurs et acheteurs peuvent utiliser leurs propres véhicules au lieu de recourir à un transporteur.