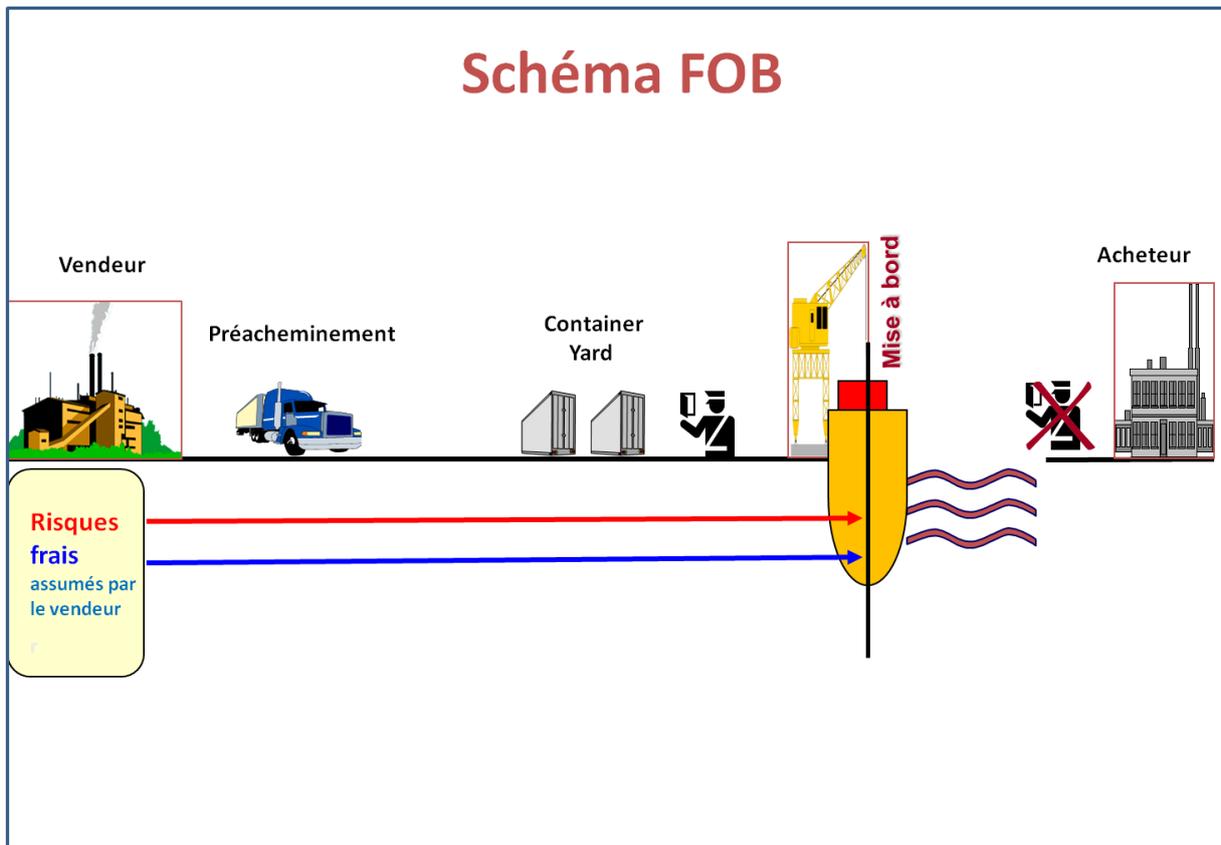


## L'INCOTERM FOB



### Synthèse :

- « *Free On Board* » signifie que le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a été dédouanée et chargée à bord du navire au port d'embarquement convenu selon les usages du port. Le transfert de risques et de frais a lieu lorsque la marchandise est chargée à bord selon les usages du port. Il en découle qu'à partir de cet endroit, l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte et dommage que la marchandise peut courir jusqu'à sa destination finale.
- C'est un Incoterm à utiliser exclusivement dans le cadre du transport maritime ou fluvial
- Dans les Incoterms 2010, la notion de « *bastingage* » en tant que point critique a disparu et a été remplacée par la notion de « *mise à bord* »
- Selon les recommandations de l'ICC, l'Incoterm FOB doit, de préférence, être utilisé pour le

transport de matières premières en vrac où la marchandise est remise au transporteur à bord du navire.

Si la marchandise est conteneurisée, FCA est plus approprié que FOB, avec la syntaxe ci-dessous :

« *FCA, CY transporteur désigné, port d'embarquement* » (FCL)

« *FCA CFS, groupeur, port d'embarquement* » (LCL)

- Variantes classiques : « *FOB stowed* », « *FOB stowed and trimmed* »

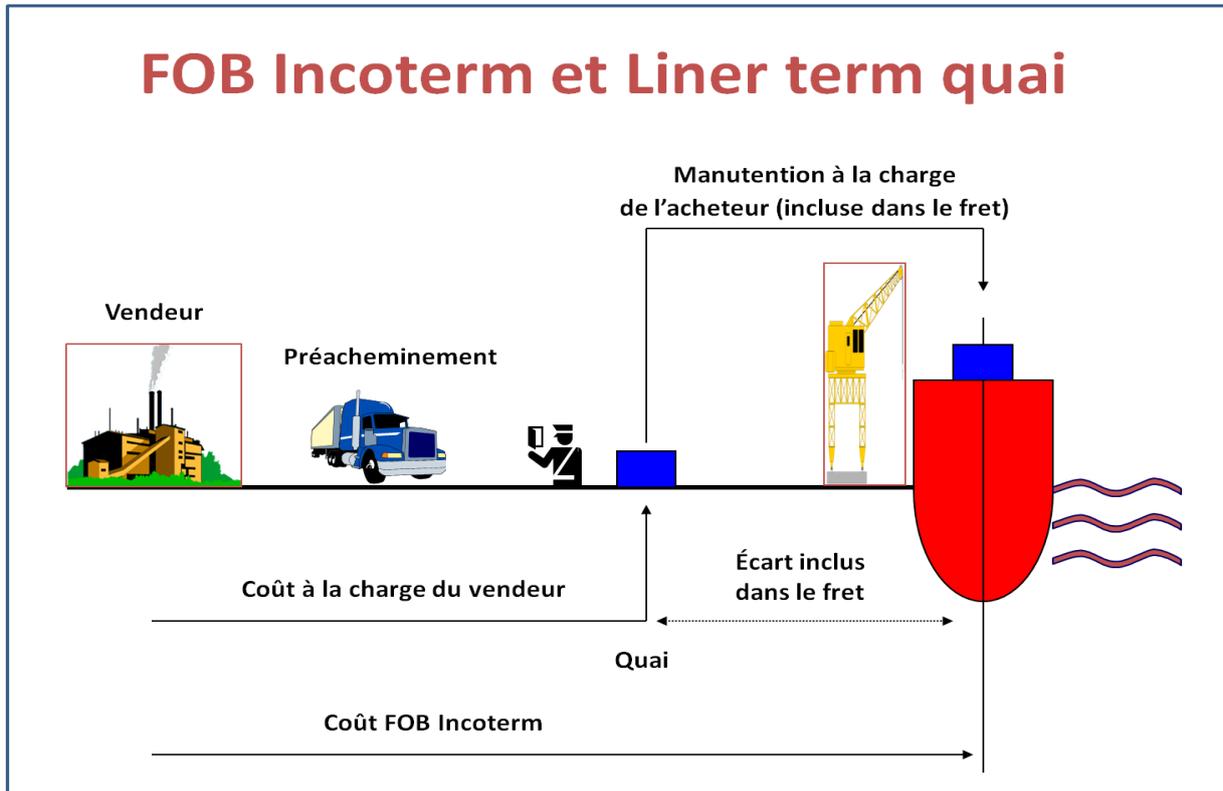
Dans le cadre de l'Incoterm FOB, le vendeur doit charger les marchandises à bord du navire. Si un problème intervient pendant cette phase de chargement, les conséquences seront à sa charge. Cependant, il faut bien noter que l'obligation de chargement du vendeur n'inclut pas les opérations d'arrimage à bord afin de préserver la bonne conservation de la marchandise et la stabilité du navire. Tous les coûts et les risques pendant la phase d'arrimage incombent à l'acheteur. Si l'acheteur désire que les frais et les risques de l'arrimage incombent au vendeur, il convient alors d'utiliser la variante « *FOB stowed* » ou bien « *FOB stowed and trimmed* » en donnant une définition précise de cette variante dans le cadre du contrat commercial.

Les règles Incoterms 2010 précisent que le vendeur doit charger la marchandise à bord du navire selon les usages du port d'embarquement. Les usages et en particulier, les usages portuaires peuvent modifier la règle Incoterms. Dans certains ports, dans le cadre de l'Incoterm FOB, l'usage veut que l'obligation du vendeur se limite à une livraison de la marchandise sous palan (cas du FOB Anvers pour le transport conventionnel). Cela veut dire que le transferts de risques et de frais vont avoir lieu non pas à la mise à bord, mais au moment où la marchandise est livrée sous palan au port d'embarquement. En cas d'accident pendant la phase de chargement à bord, à partir de la livraison sous-palan, toutes les conséquences seront à la charge de l'acheteur.

Les liner terms dans les ports peuvent modifier la portée de l'Incoterm FOB comme le montre l'exemple ci-dessous :

Plaçons-nous dans le cas d'une vente FOB combiné avec le liner term « *Quai* ». En vertu de cet Incoterm, le vendeur doit livrer la marchandise à bord du navire. Par contre si le liner term applicable au port de départ est « *Quai* », le fret qui va être négocié par l'acheteur avec le transporteur va inclure, le chargement à bord du navire. Ce qui veut dire que c'est l'acheteur qui va payer le chargement à bord alors que cette prestation est due par le vendeur. Dans une telle hypothèse, l'acheteur aurait le droit de réclamer ensuite les frais de manutention au vendeur (voir schéma ci-dessous).

## FOB Incoterm et Liner term quai



En cas d'utilisation de l'Incoterm FOB avec des clients américains, il est vivement conseillé d'indiquer une référence claire à la Chambre de Commerce Internationale : "as per Incoterm® 2010 of the International Chamber of Commerce". En effet, les américains possèdent leurs propres Incoterms dont plusieurs FOB qui sont différents du FOB Incoterm classique de l'ICC.

### Tableaux des obligations générales

Incoterm FOB	Frais	Risques
Emballage	V	V
Chargement, empotage à l'entrepôt de départ	V	V
Pré-acheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	A	A
Assurance transport principal	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A

<b>Incoterm FOB</b>	<b>Frais</b>	<b>Risques</b>
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
Déchargement à l'usine de l'acheteur	A	A

Le lecteur trouvera ci-dessous un exemple de variante de FOB qui a été élaborée pour les besoins d'un contrat portant sur la vente de produits pétroliers.

Comme on peut le voir l'Incoterm FOB tel qu'il est défini ci-dessous correspond au FOB de l'ICC avec un certain nombre de modifications qui en font une variante particulière du FOB Classique.

**ADDENDUM**  
**XXX Petrochemicals - General terms & Conditions - April 2011**  
**FOB (Free on Board) deliveries**  
**As per Incoterms 2010 with following amendments**

- 1. Conformity of the Product** (As per Incoterms 2010)
- 2. Licences, authorizations and formalities** (As per Incoterms 2010)
- 3. Contracts of carriage and insurance** (As per Incoterms 2010)
- 4. Delivery**

Product will be delivered in a safe port at a safe berth nominated by the Buyer at an ISPS certified Port Facility and within Loading Date Range as agreed in the Specific Terms.

**5. Transfer of risk and property**

Delivery of the Product supplied hereunder shall be deemed completed, risk and property in the Product and all liabilities with respect thereto shall pass to the Buyer as from the moment when the Product passes the flange connecting Seller's (or its supplier's) loading facilities or pipeline to the vessel's or barge's permanent hose connection (manifold) at the Loading Terminal. At that point the Seller's (or its supplier's) responsibility shall cease and the Buyer shall assume all risks of loss or damage caused by the Product so delivered and all losses, damage, deterioration, evaporation, spills or other risks of the Product so delivered.

**6. Division of costs** (As per Incoterms 2010)

**7. Notices**

Before the Buyer appoints the carrier, he shall nominate the vessel or barge and secure beforehand Sellers acceptance. When Petrofina SA or nominee is the Seller or the supplier of the Product, vessel and or barge must be accepted by XXX's Vetting

Department.

When applicable, the Buyer shall arrange for the Vessel to notify the Seller or its representative at the Loading Terminal and, as the case may be, to the Seller's suppliers through the shipping agents at the loading port seventy-two (72), forty-eight (48) and twenty-four (24) hours in advance of the ETA stating the estimated date and hour of arrival. Buyer shall communicate to the Seller its documentary instructions, together with the nomination procedure set out in Section 4 of the GTC. Documentary instructions for vessel or barge are detailed in Appendix 3.

**8. Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message** (As per Incoterms 2010)

In case of a documentary letter of credit is opened by an acceptable bank to the Seller, Seller will deliver a full set of documents as required by the documentary letter of credit within twenty-one (21) Days after completion of loading. Payment will be made at sight after acceptance of the documents. If documents are not acceptable by the Buyer or the issuing bank, Buyer undertakes to return all documents to the Seller within ten (10) Days from receipt of said documents. In such case and if requested by the Seller, Product will be stored, if possible, by the Buyer at Seller's risk and expense until corrective measures have been taken.

**9. Inspection** (As per Sections 2 and 3 of the GTC)

**10. Other obligations** (As per Incoterms 2010)