

TRANSPORT ET ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE INTERNATIONALE



**Cherche de toute
urgence
h/f**

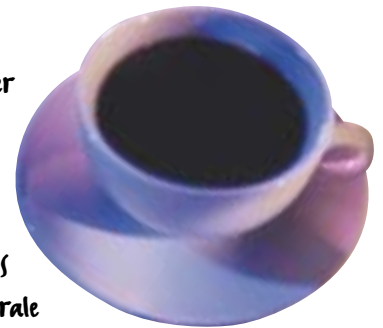
avec motivation et sens des
responsabilités pour
les carrières suivantes

**Chauffeur
Magasinier
Cariste
Dispatcher
Agent maritime
Expéditeur**

**Vous correspondez au profil
recherché?**

**Laissez-vous guider par cette
BROCHURE PEDAGOGIQUE!**

Le monde et vous, au petit-déjeuner



Vous n'y pensez pas toujours, mais votre table du petit-déjeuner rassemble à elle seule les 4 coins du monde. Les oranges que vous pressez viennent du Maroc, le fromage est d'origine hollandaise, le café provient du Guatemala, le lait est produit par des vaches allemandes et votre pomme vient tout droit d'Afrique du Sud. Vos couverts sont probablement danois et les tasses et assiettes sont en règle générale de fabrication belge. La liste peut être complétée à l'infini. L'ensemble de ces produits ont été transportés d'une manière ou d'une autre avant d'atterrir dans les rayons des supermarchés et, finalement, sur votre table. Vos céréales du petit déjeuner, mais également votre polo, votre poste de radio, vos CD, vos cahiers, votre dentifrice, tous ces objets du quotidiens ont fait l'objet d'une production minutieuse, quelque part dans le monde, et ont été amenés jusqu'à vous.



Une multitude de collaborateurs, en costume-cravate ou en bleu de travail, ont travaillé à la réalisation de ces transports. Une quantité de messages ont été transmis d'un bout à l'autre du globe, aujourd'hui presque exclusivement par e-mail. Le commerce électronique et les affaires sur Internet sont monnaie courante au sein du secteur des transports.

Parlons chiffres

REPARTITION DU COMMERCE INTERNATIONAL HORS COMMERCE INTRACOMMUNAUTAIRE (1998)				
	Exportations (FOB)(*)		Importations (CIF)(*)	
	En milliards de dollars%	participation %	En milliards de dollars%	participation %
1. Union européenne (15)	813,8	20,3	801,4	19,1
2. Etats-Unis	683,0	17,0	944,6	22,5
3. Japon	388,0	9,7	280,5	6,7
4. Canada	214,3	5,3	205,0	4,9
5. RP Chine	183,8	4,6	140,2	3,3
6. Hongkong	174,1	4,3	188,7	4,5
7. Rép. Corée	133,2	3,3	93,3	2,2
8. Mexique	117,5	2,9	128,9	3,1
9. Taiwan	109,9	2,7	104,2	2,5
10. Singapour	109,8	2,7	101,5	2,4

Source : OMC

(*) La valeur Franco à bord (FAB ou, en anglais, FOB: Free On Board) désigne la valeur des marchandises à la frontière du pays d'exportation hors frais de transport et d'assurances. Voir pages 9-10.

(*) La valeur Coût, assurance et fret (CAF ou, en anglais CIF: Cost, Insurance and Freight) désigne la valeur des marchandises à la frontière du pays d'importation, frais de transport et d'assurances inclus. Voir pages 9-10.

Les chiffres des exportations et des importations des différents pays de l'Union européenne (UE) affichent quelque 800 milliards de dollars, comme l'illustrent les tableaux ci-dessus. Ce montant représente environ 32.000 milliards d'euros. Une somme gigantesque. Et cela sans compter les opérations commerciales entre les Etats membres de l'UE, qui ne sont pas encore comptabilisées!

- *Calculez pendant combien de jours (années, siècles) d'affilée vous pourriez dépenser 100.000 francs belges si vous disposiez de 800 milliards de dollars. Une somme qui ferait même pâlir Vanessa Paradis (1 euro = 40,3399 francs).*
- *Quels pays composent l'UE (depuis quelle année)?*

Comment expliquer ce gigantesque commerce international? Quelques raisons toutes simples: Tous les biens ne sont pas disponibles chez nous, en raison de certains **facteurs naturels** comme les variations climatiques, les différences topographiques, la fertilité du sol et les richesses du sous-sol. Cependant, nous aimerions consommer ces biens. Nous apprenons à découvrir et à apprécier les autres produits grâce à des relations intensives avec les pays étrangers. Nous souhaitons dès lors ramener chez nous des fruits tropicaux et des marchandises exotiques.

Consultez votre atlas/encyclopédie, ou surfez sur Internet, et essayez de trouver quels pays constituent les principaux producteurs des denrées suivante:

- *les matières premières: cuivre, diamant, or et bois*
- *les sources énergétiques: pétrole, uranium, centrales hydroélectriques*
- *les denrées alimentaires: riz, café, sucre de canne, blé et vin.*

De même, des **facteurs socio-économiques** jouent un rôle. L'acquisition ou la production de certaines marchandises peuvent s'avérer moins onéreuses dans certains pays. Dans le cas de produits de haute technologie ou de marchandises de qualité supérieure, il est indispensable de recourir à des diplômés de l'enseignement supérieur issus de pays particulièrement développés sur le plan économique.

Considérez un instant les questions suivantes!

- *Pourquoi la Silicon Valley est-elle implantée aux Etats-Unis?*
- *Que signifie le concept Bollywood?*
- *Pourquoi de nombreux articles de sport très prisés sont-ils confectionnés au Pakistan, par exemple?*
- *Pour quelles raisons éventuelles une entreprise de montage automobile est-elle délocalisée d'une ville d'Europe occidentale vers Moscou (Russie), par exemple?*
- *Pourquoi une industrie technologique s'implante-t-elle, par exemple, dans le parc industriel de Haasrode ou dans la Flanders Language Valley en Flandre occidentale?*

Il ne faut pas non plus sous-estimer l'influence exercée par les développements en matière de techniques de transport. Le commerce des matières premières et des produits finis enregistre également une progression considérable du fait que les pétroliers, minéraliers et porte-conteneurs sont capables de transporter des quantités toujours plus grandes, à un coût toujours moins élevé.

Grâce au **développement des navires frigorifiques et des conteneurs frigorifiques**, nous sommes en mesure d'expédier des denrées périssables à travers le monde, tandis que, le transport affiche une nouvelle envolée grâce au fret aérien rapide. Une infrastructure routière robuste (macadam, asphalte, ponts, tunnels, etc.) facilite et accélère les transports routiers.

Recherchez dans votre atlas, dans votre encyclopédie ou sur Internet!

- *Cinq grands aéroports dans le monde*
- *Cinq grands ports maritimes d'Europe occidentale*
- *Quelle position le port d'Anvers occupe-t-il dans le classement européen?*
- *Situez les grands aéroports suivants dans les pays correspondants: Stuttgart – Dublin – Stavanger – Malaga – Durban – Chicago – Genève – Milan – Harare – Narita*
- *Quelle est la signification des abréviations suivantes?
ALC – ANR – CAS – FIH – LED – ALA – LHR – LGW – JFK – CGK*
- *Quel est le port d'attache des compagnies aériennes suivantes?
AC (Air Canada) – LY (El Al) – IB (Iberia) – KL (KLM) – AI (Air India) – EI (Aer Lingus) – GA (Garuda Indonesian Airways) – AF (Air France) – AA (American Airlines)*
- *Quelle est l'origine du concept «macadam»?*
- *Que signifie Mexico GMT –6?*
- *Combien de kilomètres/heure parcourt un bateau qui navigue à une vitesse de 20 nœuds à l'heure?*

Et à présent, bouclons la boucle. En raison de la mondialisation croissante de l'économie, les pays sont toujours plus nombreux à intervenir dans la production d'une marchandise.

Matières premières	1er traitement	2ème traitement	Produit final	Consommateur final
Pays A	Pays B	Pays C	Pays D	Pays E

A chaque traitement d'un produit correspond un nouveau flux d'échange international, ce qui coule de source.

Tout le monde sur le pont!

Transport & Organisation de la Logistique Internationale représente par conséquent une activité complexe mais passionnante qui implique la collaboration de nombreuses, très nombreuses personnes, issues d'un large éventail de professions.

Prenez un exemple

(les différents noms de personnes et d'entreprises sont fictifs, mais les faits sont authentiques)

MEGADIGGERS est une entreprise de renommée mondiale grâce à sa vaste gamme de pelleteuses et d'excavatrices, opérationnelles dans les champs et dans le cadre de travaux de voirie. Mais le plus impressionnant, ce sont les gigantesques machines utilisées dans les exploitations minières, les carrières et les champs pétrolifères. Ce n'est évidemment pas une mince affaire de transporter de tels géants du producteur au lieu d'exploitation.

JOE DIGGING COMPANY, implantée à Pittsburgh (Pennsylvanie, Etats-Unis) commande à MEGADIGGERS une excavatrice hydraulique: un bulldozer de 20 tonnes. Le gérant souhaite donc un prix avantageux et, surtout, un délai de livraison rapide.

Une série d'activités démarrent à partir de la commande, dans le cadre desquelles le département de logistique internationale de MEGADIGGERS joue un rôle crucial. Les collaborateurs dudit département logistique procèdent au contrôle, à l'accompagnement et à l'organisation de l'intégralité du transport et de la chaîne logistique globale, depuis la production jusqu'à la livraison au client. En effet, par **logistique**, il faut comprendre 'la gestion des flux de marchandises, de données et de capitaux'.

Notre exemple débute au sein des usines de production et de montage de Gosselies, près de Charleroi. Certaines pièces sont fabriquées sur place, tandis que d'autres proviennent des Etats-Unis, du Japon ou d'Europe.

Mike, le magasinier, gère la globalité du stock et Koen, le cariste, achemine les différentes pièces vers les ateliers de montage, à l'aide de son chariot élévateur. Une énorme responsabilité incombe au cariste. Il doit être habile et bénéficier de ce

fait d'une solide formation à la fois pratique et théorique. Les marchandises sont entreposées selon des méthodes bien établies et courent le risque d'être endommagées en cas de non-respect de ces techniques.

Voilà un bon bout de temps que la gestion des stocks a fait l'objet d'une automatisation au sein de la plupart des entreprises et, a fortiori, des grandes entreprises internationales. En conséquence, la fonction du magasinier a également connu une évolution notable. Les magasiniers ne sont plus des armoires à glace capables de soulever des charges énormes, ni des maniaques au teint jaunâtre en cache-poussière gris. Le **magasinier** moderne est un gestionnaire de stocks qui entretient des relations étroites avec le département des expéditions et qui informe ses collègues dudit département à propos des timings de chargement et de déchargement. Dans ce contexte, des notions d'informatique et la connaissance des langues constituent des atouts. De même que la rigueur, bien entendu.





Au bout de quelques jours à peine, la machine est prête à l'exportation et dans l'intervalle, les collaborateurs du département Traffic ne sont pas restés les bras croisés. Ils ont noué les contacts indispensables avec une entreprise d'expédition.

Anthony, du département des expéditions, doit commencer par prendre une série de décisions. Le transport sera-t-il effectué par route ou par mer? Opte-t-il pour un transport ferroviaire ou aérien? Ou alors combine-t-il différents modes de transport? Quelle est la solution la plus rapide et à quel prix peut-il livrer la Megadigger aux Etats-Unis? Quels documents de transport sont nécessaires aux Etats-Unis? Quelles formalités de douane doivent être remplies? Quel est le montant des droits d'entrée à payer aux Etats-Unis? Quelles sont les dispositions en ce qui concerne l'entreposage (temporaire) de certaines marchandises ou pièces? Et quelles restrictions en matière de transport doivent être considérées?



Un **expéditeur** ou une expéditrice fait partie intégrante de ce que l'on appelle dans le jargon la *supply chain management*, ce qui signifie qu'il/elle gère toute la chaîne de transport, depuis le retrait chez le fournisseur jusqu'à la livraison chez le client. Il/elle assure le transport préalable et ultérieur, prévoit et rédige les documents requis et doit en outre procéder au suivi des formalités de douane. En d'autres termes, il/elle représente l'interlocuteur/interlocutrice privilégié tant de l'importateur que de l'exportateur.

En vue de l'exécution de cette tâche en bonne et due forme, ce/cette polyglotte bénéficie d'un accès à un réseau mondial d'agents, de correspondants nationaux et internationaux. La communication en ligne, le monde des affaires sur Internet ne sont pas inconnus à ces collaborateurs axés vers les relations internationales. L'expéditeur a des nerfs d'acier et surtout, l'esprit d'entreprise. On ne peut pas dire qu'un expéditeur aime à proprement parler les difficultés, mais il adore toutefois s'attaquer à un problème et imaginer une solution aussi rapide et efficace que possible lorsqu'une situation inattendue se présente.

De même, Anthony a immédiatement contacté l'un des **dispatchers** de Quick Transport, l'entreprise de transports routiers. Celui-ci détermine rapidement à l'aide de son système de dispatching assisté par ordinateur le camion et le(s) véhicule(s) accompagnant(s) éventuel(s) disponibles dans le cadre de ce transport. Il réalise en effet qu'un transport de ce poids et de ces dimensions représente un «convoi exceptionnel» soumis à de nombreux règlements et restrictions. Des autorisations spéciales doivent être octroyées en vue du transport par route de ce «convoi exceptionnel». Et il doit être en mesure de proposer un prix attrayant à son client. Pour ce faire, il jalonne un itinéraire rapide et néanmoins sûr, détermine les modalités de chargement et de livraison et veille à ce que le camion soit bien à l'heure au port. En effet, notre bulldozer doit être embarqué sur un navire pour traverser l'océan.

Les collaborateurs du département logistique de QUICK ont également pris contact avec l'agent maritime Demi, un vieux de la vieille dans le métier. La société d'armateurs SLOEP & Co. est une grande entreprise qui dispose de son équipe personnelle d'agents. Il arrive que d'autres agents maritimes travaillent pour plusieurs sociétés d'armateurs nationales et/ou internationales. SLOEP & Co. organise deux appareillages hebdomadaires à destination de Baltimore. L'agent maritime s'est entretenu



longuement par téléphone avec le Directeur Traffic de MEGADIGGERS. Ils ont parcouru ensemble les différentes possibilités de transport maritime. A cet effet, Demi dispose notamment d'un système EDI (ou Electronic Data Interchange). Cet agent maritime d'un âge un peu plus avancé ne parvient plus à se rappeler comment il organisait son travail avant l'avènement de l'ère informatique, en l'absence de système de dispatching et de transmission électronique des données.

Une place est réservée pour le prochain appareillage d'un cargo conventionnel en partance pour Baltimore. Dans le cas d'un transport sur une courte distance, il conviendrait d'utiliser un navire transroulier parce qu'il est alors possible de charger et de décharger la cargaison sur le bateau à bord d'un véhicule. Une confirmation complémentaire est encore adressée à l'un des opérateurs 'terminaux', le gestionnaire de marchandises, responsable du chargement et du déchargement des cargaisons. Il confie à ses **arrimeurs** la tâche de charger la cargaison sur le bateau avec la plus grande dextérité possible.

Le même jour, le département logistique de MEGADIGGERS communique au département administratif de JOE DIGGING, en sa qualité de consignataire (ou importateur/destinataire), l'ensemble des renseignements détaillés requis par JOE DIGGING en vue de réceptionner la machine aux Etats-Unis, de procéder au dédouanement et d'organiser le «transport exceptionnel» de Baltimore vers sa propre entreprise située à Pittsburgh.

Entre-temps, l'entreprise de transports routiers a recruté les **conducteurs poids lourds** Kris et Lieven, chargés de retirer la cargaison à Gosselies et de la livraison du gigantesque chargement à un embarcadère bien précis du port. La cargaison est livrée FCA Gosselies. Lieven signe sous MEGADIGGERS sur les documents de transport, ce qui permet à MEGADIGGERS de disposer immédiatement de l'accusé de réception, par lequel le transporteur déclare avoir reçu les marchandises (en l'occurrence une excavatrice) en bon état et s'engage à livrer la machine de la manière appropriée, à l'endroit prévu du port.



Sur les routes européennes

Identité

Lieven De Vlamynck, 28 ans.
 Marié à Eline De Ruyck.
 Formation: Mécanique automobile A2.
 A travaillé précédemment dans une entreprise de montage automobile.
 Travaille depuis un an comme chauffeur-routier pour l'entreprise de transport Masterbulk.
 Permis de conduire CE. Lieven se prépare en vue de l'obtention du permis ADR, afin de pouvoir transporter également des Produits Dangereux.
 Il parle le néerlandais, le français, l'anglais et un peu d'allemand.
 Passion: automobiles, moteurs et camions.



«L'époque où le routier menait une vie solitaire, loin de sa famille, est révolue. Grâce aux instruments de communication modernes, le routier entretient sans difficulté des rapports avec sa femme, sa famille et ses amis.

Il s'agit d'un travail extrêmement intéressant: vous rencontrez de nombreuses personnes et vous faites l'apprentissage permanent de toutes sortes de produits du fait que vous fréquentez de nombreuses entreprises. En outre, vous découvrez d'innombrables coins du monde et cela me passionne vraiment. Dans ce métier, vous travaillez de manière très indépendante et vous endossez de nombreuses responsabilités. Vous transportez somme toute des marchandises onéreuses, qui doivent être livrées dans des conditions optimales. Notre travail requiert également des connaissances approfondies en matière de formalités de douane, de péages obligatoires, surtout lorsque vous devez effectuer des livraisons dans les pays qui n'appartiennent pas à l'Union européenne.

Malgré tout, vous n'êtes jamais tout à fait seul sur la route. Le dispatcher représente votre contact vital au sein de l'entreprise. Quel que soit votre problème, vous pouvez téléphoner au département jour et nuit, afin de rechercher ensemble une solution. Il peut s'agir de problèmes de cargaison, de camion. Vous pouvez également vous adresser à lui en cas de problèmes de santé. Par ailleurs, vos collègues sont également toujours prêts à vous aider. En effet, les chauffeurs-routiers se serrent toujours les coudes. Mon patron se fait un point d'honneur de posséder les camions les mieux équipés de tout le marché. En contrepartie, il se montre également très exigeant. Il impose que nous roulions d'une manière raisonnable et que nous entretenions des contacts courtois avec les clients, les autres usagers de la route et les collègues. Par conséquent, je m'arrange pour être toujours présentable. La plupart des entreprises où vous êtes amené à charger et à décharger vous offrent d'ailleurs la possibilité d'utiliser les douches et il vous est parfois possible de prendre dans le réfectoire un repas à prix d'ami.

A quoi ressemble une journée type? Je dispose d'un lit confortable dans mon camion et un espace de rangement plus que suffisant est aménagé pour accueillir mes vêtements, mes livres et mes CD. Mon camion est également équipé d'une mini-cuisine qui me permet de me préparer une délicieuse tasse de café, que souvent je déguste étant donné les petites heures auxquelles je me lève. J'ai instauré ma petite routine: je me rafraîchis (une grande réserve d'eau est prévue) et je fais ensuite le tour de mon camion pour m'assurer que tous les feux fonctionnent, que tous les câbles sont solidement raccordés et que le chargement est intact.

En résumé: je vérifie si tout est en ordre. J'insère mon tachydisque dans le tachygraphe: les chauffeurs-routiers ne peuvent pas rouler plus d'un nombre limité d'heures d'affilée et doivent se ménager des périodes de repos régulières. Il est alors temps de prendre une pause d'une petite heure sur un parking. Pendant cette interruption, je bois beaucoup d'eau et je mange des fruits et des légumes crus (j'ai toujours une réserve d'aliments frais dans mon petit frigo). Et je vais à la rencontre de collègues pour un brin de causette. Cette collégialité est essentielle et indispensable. Nous tenons tous à notre liberté mais nous n'en perdons pas notre sociabilité pour autant. Je consulte en permanence des cartes routières et j'aime définir moi-même l'itinéraire le meilleur et le plus court. Lorsque je dois livrer un chargement chez un nouveau client, je me renseigne auprès d'un collègue qui connaît la région, ce qui me permet de gagner un temps précieux. C'est le but recherché. Toutes les parties, le patron et le client ou l'expéditeur comptent sur une livraison ponctuelle. Nous serons bientôt équipés d'un système de navigation par satellite. C'est très pratique et très utile.

Ce qui me plaît dans mon travail? Avant toute chose, le camion lui-même. C'est un plaisir de pouvoir conduire un tel échantillon de pure mécanique. Vous apprenez chaque jour quelque chose de nouveau. Je roule le plus souvent en France et en Allemagne, mais j'effectue régulièrement des chargements et des déchargements en Suisse, en Espagne ou au Portugal. C'est vraiment fascinant de rencontrer ces différentes personnes issues des cultures les plus diverses et d'être amené à se débrouiller dans des circonstances tellement variées. Parler d'autres langues représente un autre aspect passionnant du travail. J'adore cette gymnastique mentale permanente. Le weekend, je reste simplement à la maison. Si je rêve d'un autre travail? Certainement pas!»



- *Quels pays désignent les immatriculations suivantes?*

A TR CH
CD NL DK

- *Quels pays sont reliés par les tunnels suivants?*

Saint-Gothard – Eurotunnel

- *Désignez l'autoroute européenne adéquate*

- entre Lisbonne - Bordeaux - Paris - Gand et Anvers - court l'E ...
- entre Madrid - Paris - Mons - Bruxelles - Anvers - Breda - Rotterdam - La Haye - Amsterdam - court l'E ...
- entre Utrecht - Arnhem et Cologne court l'E ...
- entre Londres - Calais - Furnes - Bruxelles - Liège - Aix - Cologne - Francfort a/M - Nuremberg, Passau - Vienne - Budapest - Belgrade - Istanbul - Ankara - Iskenderun court l'E ...

Papiers, s'il vous plaît!

L'acheteur et le vendeur conviennent, dans le cadre des relations commerciales internationales, de la partie qui prendra en charge les frais de transport, les frais d'assurance, les formalités de douane à l'exportation et ensuite à l'importation.

En vue d'éviter l'apparition éventuelle de tout malentendu, la Chambre de commerce internationale (CCI) prit la décision dès 1936 d'attribuer une signification univoque aux 9 conditions de livraison les plus fréquentes: il s'agit des incoterms. Les incoterms réglementent la responsabilité en matière de frais et de risques (dédouanement à l'entrée, dédouanement à la sortie, taxes, assurance de chargement, de déchargement, de stockage) dans le cas d'une acquisition (vente) internationale.

A l'heure actuelle, il existe 13 incoterms agréés et une nouvelle version est entrée en vigueur au mois de janvier 2000. Les incoterms sont abrégés sous la forme d'un acronyme anglais de 3 lettres suivi d'un nom de lieu. Ces acronymes ne sont valables que si le contrat de vente s'y réfère. Chaque type de transport (routier, aérien, maritime, ferroviaire) est assorti de conditions de livraison préférentielles.

Nous vous présentons ci-après un aperçu des conditions de livraison appliquées au transport de marchandises telles qu'elles sont réglementées en vertu des incoterms. Nous ne pouvons bien évidemment pas reproduire tous les détails dans cet exemple. Des formations ESNU spécialisées relatives à cette matière peuvent être suivies.

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
1. Arguments du vendeur													
2. Chargement: sur base des conditions du vendeur													
3. Dédouanement à l'exportation													
4. Lieu désigné: il peut s'agir d'un terminal, d'un entrepôt, d'une frontière, ...													
5. Déchargement au terminal													
6. Livraison à bord													
7. Port d'embarquement													
8. Déplacement principal													
9. Port de débarquement													
10. Déchargement													
11. Lieu désigné: il peut s'agir d'un terminal, d'un entrepôt, d'une frontière, ...													
12. Dédouanement à l'importation													
13. Déchargement des moyens de transport													
14. Arguments de l'acheteur													

Comme vous pouvez en conclure de l'aperçu ci-joint, la responsabilité est toujours répartie entre le vendeur et l'acheteur. En fonction des conditions de livraison, la responsabilité incombe en majeure partie à l'acheteur (EXW) ou au vendeur (DDP) et il arrive que la responsabilité soit équitablement partagée entre les parties.

Les localisations et critères principaux sont les suivants:

- l'usine ou lieu de vente
- le chargement des marchandises
- le dédouanement à l'exportation de la cargaison
- le lieu de livraison: un terminal, un entrepôt, un poste frontière
- le déchargement à ce lieu de livraison
- l'embarquement
- le port d'embarquement: maritime ou aéroport
- le transport
- l'(aéro)port de débarquement
- le débarquement
- l'entrepôt destiné à la cargaison, le terminal
- le dédouanement à l'importation des marchandises
- le déchargement de la cargaison
- livraison au lieu de destination ou chez l'acheteur.



Les incoterms sont toujours utilisés en anglais. Vous trouverez ci-dessous, en regard de leur dénomination complète, leur équivalent en néerlandais et en français.

EXW of Ex Works	Af fabriek	A l'usine
FCA of Free Carrier	Vrachtvrij tot vervoerder	Franco transporteur
FAS of Free Alongside Ship	Franco langszij schip	Franco le long du navire
FOB of Free On Board	Vrij aan boord	Franco bord
CFR of Cost and Freight	Kostprijs en vracht	Coût et fret
CIF of Cost, Insurance and Freight	Kostprijs, verzekering en vracht	Coût, assurance et fret
CPT of Carriage Paid To	Vrachtvrij tot ...	Port payé jusqu'à ...
CIP of Carriage and Insurance Paid to	Vrachtvrij inclusief verzekering tot ...	Port payé assurance comprise jusqu'à ...
DAF of Delivered At Frontier	Franco grens	Rendu frontière
DES of Delivered Ex Ship	Franco af schip	Rendu ex ship
DEQ of Delivered Ex Quay	Franco af kade	Rendu à quai
DDU of Delivered Duty Unpaid	Franco exclusief douanerechten	Rendu droits non acquittés
DDP of Delivered Duty Paid	Franco inclusief douanerechten	Rendu droits acquittés

EXW – EX WORKS

A l'usine – Af fabriek (+ lieu convenu) signifie que le vendeur satisfait à son obligation de livraison lorsqu'il met les marchandises, emballées et isolées, à disposition de l'acheteur dans son immeuble d'exploitation (ou à un autre endroit désigné: un entrepôt par exemple), dans les délais convenus, accompagnées de la facture de vente et d'autres documents commerciaux éventuels exigés en vertu du contrat de vente. Il n'est pas responsable (ni du point de vue des frais exposés, ni du point de vue des risques encourus) du chargement des marchandises à bord du véhicule choisi par l'acheteur ou du dédouanement (exécution des formalités de douane obligatoires à l'exportation) des marchandises.

En d'autres termes, l'acheteur supporte l'ensemble des risques et des frais afférents au transport des marchandises. Si les parties souhaitent que le vendeur endosse la responsabilité du chargement (tant en ce qui concerne les frais exposés que les risques encourus), cette disposition doit expressément figurer sur le contrat de vente en termes clairs.

En outre, l'acheteur supporte les risques et les frais afférents à l'accomplissement des formalités d'importation (éventuellement les formalités de transit). Il s'acquitte également de toutes les taxes et autres prélèvements officiels dus dans le cas de l'importation d'une cargaison dans le pays de destination.

DDP – DELIVERED DUTY PAID

Rendu droits acquittés – Franco inclusief douanerechten (+ lieu de destination convenu) signifie que le vendeur satisfait à son obligation de livraison lorsqu'il met les marchandises, dédouanées, à disposition de l'acheteur (ou de son préposé) à l'endroit indiqué dans le pays d'importation (le plus souvent, la destination finale), dans les délais convenus.

Le vendeur s'occupe par conséquent des différentes formalités d'exportation, supporte tous les frais et risques afférents au transport jusqu'au lieu convenu. Il prend également en charge l'ensemble des risques et des frais afférents à l'accomplissement des formalités d'importation, ainsi que le règlement de toutes les taxes et autres prélèvements officiels dus à l'importation.

Si les parties souhaitent que soient exclus certains frais généralement dus lors de l'introduction des marchandises (par exemple la TVA), cette disposition doit être clairement stipulée. Vous pourriez en effet vous demander si la TVA constitue une taxe à l'importation caractéristique. La TVA est également due en cas de transfert national de marchandises. Les frais et risques relatifs au déchargement des marchandises incombent à la partie qui exerce le contrôle sur les marchandises au lieu de destination.

En d'autres termes, tandis que le terme EXW impose un minimum d'obligations au vendeur, la condition DDP prévoit un maximum d'obligations à charge du vendeur.



LES DIFFERENTS DOCUMENTS

En fonction du secteur de transport, un document de transport différent est utilisé et des règles spécifiques sont appliquées. Dans le cadre des transports internationaux, une législation uniforme en matière de transport sur le plan international est souvent appliquée entre les pays. Les pays s'engagent spontanément à respecter cette législation internationale des transports, ce qui explique que cette législation internationale ne soit pas en vigueur partout.



- Le document de transport routier s'appelle un **connaissance CMR** (pour Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route). Ce document est appliqué dans une vingtaine de pays, européens pour la plupart. Il s'agit des pays signataires de la convention CMR.
- Dans le cas d'un fret aérien, un **Air Waybill (AWB)** ou **connaissance aérien**, est utilisé. Dans ce cas également, ces documents sont appliqués à l'échelle mondiale.
- Le document de transport utilisé dans le cas d'un transport maritime s'appelle un **connaissance maritime**. Ces documents sont appliqués pour ainsi dire à l'échelle mondiale.
- Dans le cas d'un transport ferroviaire, un **connaissance CIM** (pour Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer) est utilisé. Ce document est appliqué dans une trentaine de pays.
- Le **connaissance de navigation intérieure** est utilisé dans le cadre de la navigation fluviale. La réglementation internationale diffère quelque peu en fonction de la zone de navigation. Une réglementation internationale spécifique régit par exemple la navigation rhénane.

LETTER OF CREDIT - CREDIT DOCUMENTAIRE

National Bank
 Finance Centre, Pittsburgh
 P.O. Box 86257
 Pittsburgh
 Pennsylvania

This Credit sent to the advising bank by Courier

Applicant Copy

IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT		CREDIT No. 083KF350000B41	Expiry Date 30-Jul-2000	Place of expiry Belgium
		Dated: 08-Jul-2000		
APPLICANT Pittsburgh Pennsylvania		BENEFICIARY		
ADVISING BANK Bank N.V. Brussels Belgium		AMOUNT EURO		
Airport shipment Not allowed	Transshipment Not allowed	CREDIT AVAILABLE WITH Bank N.V. Belgium by negotiation of 90 days from the sight of draft drawn on National Bank, marked 'Drawn Under Credit No. 083KF350000B41' accompanied by the documents stated herein.		
Transportation From : BELGIUM To : PITTSBURGH By : SHIP Not Later Than : 30-Jun-2000				

Dear Sir,

We hereby issue in your favour this Irrevocable Documentary Credit as per details stated.

DESCRIPTION OF THE MERCHANDISE:

HYDRAULIC EXCAVATOR AS PER PROFORMA INVOICE NO.: 08-Jul-2000

DOCUMENTS :

1. Manually signed commercial invoice in 4 copies certifying goods as per merchandise description and to be of BELGIUM origin. Original invoice to be legalized by UAE/American Embassy/Consulate.
2. Air Waybill bearing this credit number/flight number and date and showing the goods consigned to National Bank and showing freights prepaid and marked notify the applicant and National Bank, Pittsburgh. Certificates from the Airline or its Agents confirming that the Carrier is not banned from landing at American Airports for any reason according to their laws and regulations. This certificate must indicate name of carrier.
3. Certificate of Origin issued by the Local Chamber of Commerce duly attested by the joint American Chamber of Commerce, if available, duly legalized by UAE Embassy or its Diplomatic Mission. If the said Embassy or Diplomatic Mission is not available, then this certificate must be legalized by any American Diplomatic Mission. The Certificate of Origin to indicate (a) Name of Country from where the goods are exported, (b) name of exporting company, (c) country of Origin, (d) name and address of the Manufacturer/Producer.
4. Insurance covered by the applicant. Details of shipment(s) under this credit must be advised by the beneficiary by Airmail/Fax within (24 hours) after the shipment referring to Policy No. CMOP/2000/009428 direct to the applicant and to Insurance. Copies of such advice must accompany the original shipping documents.
5. Health certificates duly legalized by UAE/American Embassy/Consulate.
6. Packing list in 3 copies. (Packing list to bear certification for specific packing requirement if any.)

ADDITIONAL CONDITIONS :

01. Shipping Marks: RANACO. Invoice and Air Waybill to evidence this.
02. Documents issued prior to the date of insurance of this L.C. not acceptable.
03. Third party transport documents not acceptable.
04. Availment under reserve/guarantee strictly prohibited. In case of discrepant documents, either prior approval must be obtained or documents must be sent to us mentioning the discrepancies on acceptance basis. In the event of presentation of documents under this Letter of Credit containing discrepancy(ies) a charge of USD 50/-or its equivalent will be recovered from the Beneficiary. This fee will be charged for each set of discrepant documents presented for availment. This fee will be deducted from the remittance made under this Letter of Credit, even if the Letter of Credit states the charges are to be borne by the Applicant.
05. All documents must be made out in English language.
06. House Air Waybill not accepted.
07. Original legalized Certificates of Origin and original legalised invoice must be sent to Applicant by airmail. Beneficiaries certificate stating that the same have been sent to Applicant must accompany the documents. In such case, copy of Certificate of Origin and invoice without legalization acceptable for negotiation.

Documents to be presented within 15 days after insurance of the transport document but within the validity of the credit. All charges of ADY/NEG/CNF/NOM/RIMB bank and of reimbursement are to be borne by the Beneficiary.

INSTRUCTIONS FOR ADVISING/NOMINATED BANK :

Original and duplicate documents must be sent to us (National Bank, Finance Centre, Pittsburgh, P.O. Box 86257, Pittsburgh, Pennsylvania) in one lot by any express courier service at Beneficiary expenses.

We request you to notify this credit to the Beneficiary with adding your confirmation.

This credit is subject to the Uniform Customers and Practice for Documentary Credits 1993 (Revision) ICC Publication 500. All availment under this credit must be endorsed on the reverse hereof.

WE HEREBY AGREE WITH DRAWERS, ENDORSERS AND BONAFIDE HOLDERS OF DRAFT(S) DRAWN UNDER AND IN COMPLIANCE WITH THE TERMS OF THIS CREDIT THAT THE SAME SHALL BE DULY HONOURED ON DUE PRESENTATION.

REIMBURSEMENT INSTRUCTIONS :

01. We shall arrange remittance of proceeds on receipt of original documents complying with the terms and conditions of the credit on maturity.
02. If due data under this credit falls for payment on Fri/Satur/Sunday, other holidays then following working day will be treated as the maturity date.

Yours faithfully
For UNION BANK

.....
Authorised Signature

.....
Authorised Signature

'Letter of Credit (LC)' correspond au crédit documentaire en français. Un crédit documentaire désigne un accord conclu entre une banque et son client, en vertu duquel la banque s'engage à payer pour le compte de son client un montant déterminé au profit d'un bénéficiaire tiers, pour autant que le bénéficiaire (l'exportateur) prouve qu'il a satisfait à son obligation de livraison.

Le tableau suivant désigne clairement les parties impliquées dans un crédit documentaire et les fonctions exercées. A l'instar des incoterms, le crédit documentaire est soumis aux 'règles et usages uniformes' de la Chambre de Commerce Internationale (CCI).

Partie	Fonction
Importateur	Donneur d'ordre du crédit documentaire
Exportateur	Bénéficiaire du crédit documentaire
Banque émettrice	Ouvre le crédit documentaire par l'envoi d'une lettre de crédit à une banque localisée dans le pays de l'exportateur
Banque conseil/expéditrice	Conseille (c'est-à-dire communique l'ouverture du crédit documentaire à l'exportateur) et confirme (c'est-à-dire apporte sa garantie personnelle) le crédit documentaire



Let's go, plongeons dans l'univers de 'Transport et Organisation de la logistique internationale'! Visitez aujourd'hui encore le site www.letsgo.be.
Ou envoyez un petit message à l'adresse info@letsgo.be.



IBOT

Institut Belge des Organismes de Transport a.s.b.l.
Rue Archimède 5 bte 2, 1000 Bruxelles
Tél.: 02-230 30 43



ITR

Institut du Transport Routier a.s.b.l.
Rue Archimède 5, 1000 Bruxelles
Tél.: 02-230 68 90



FONDS SOCIAL DU TRANSPORT

Fonds Social pour le transport des marchandises
et activités connexes pour compte de tiers
Chaussée de Jette 603 bte 3, 1090 Bruxelles
Tél.: 02-424 30 80



LOGOS

Fonds de formation de la commission paritaire des
employés du commerce international, du transport et
des branches d'activités connexes
Brouwersvliet 33 bte 7, 2000 Anvers
Tél.: 03-221 99 75



Remerciements à

- Mme Bea Walters, Mme Lieve Lombaert et M. Philippe Dejonckere de la 'Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen (KATHO)' – Département Hantal, 8500 Courtrai
- M. André Mommaerts de Caterpillar Group Services S.A., 1850 Grimbergen
- M. Filip Slock et M. Lieven De Vlaminck de Masterbulk, 9940 Evergem
- Mme Ann Verheyen du Belgian Chocolate Group S.A., 2520 Oelegem
- Mme Suzy Van Hout et M. Herman Doncker de Danzas AEL, 1931 Brucargo