

# TRANSPORT & ORGANISATIE INTERNATIONALE LOGISTIEK



**zoekt dringend  
m/v**



met pit en verantwoordelijkheidszin  
voor een toekomst als



**chauffeur  
magazijnier  
heftruckbestuurder  
dispatcher  
scheepsagent  
expediteur**



**Ben jij de geknipte kandidaat?**

**Deze**

**PEDAGOGISCHE BROCHURE**

**wijst je de weg**

# De wereld aan je ontbijttafel

Je denkt er niet altijd over na, maar je zit elke dag opnieuw met de wereld aan je ontbijttafel. De sinaasappel die je perst komt uit Marokko, de kaas uit Nederland, de koffie uit Guatemala, de melk is van Duitse koeien en je appeltje is helemaal uit Zuid-Afrika overgevlogen. Het bestek is mogelijk Deens en de koppen en borden zijn gewoon Belgisch van fabrikaat. Zo kun je wel eindeloos doorgaan. Al die producten zijn op één of andere manier vervoerd tot ze in de rekken van de supermarkt terecht kwamen en tenslotte bij jou thuis. Maar niet alleen je ontbijtgranen, ook je sweater, je radio, je cd's, schriften, je tandpasta zijn ergens door iemand met veel zorg geproduceerd en tot bij jou vervoerd.

Om dat transport te verzorgen zijn een heleboel mensen – in stropdas en pak of in een blauwe kiel – aan het werk geweest. Er is een massa berichten van de ene kant van de wereld naar de andere gestuurd, tegenwoordig vrijwel uitsluitend per elektronische post. In de transportsector is e-commerce en e-business meer regel dan uitzondering.

## De cijfers spreken

SPREIDING WERELDHANDEL ZONDER INTRA EU-HANDEL (1998)				
	Export (FOB)(*)		Import (CIF)(*)	
	In miljard USD	aandeel in %	In miljard USD	aandeel in %
1. Europese Unie (15)	813,8	20,3	801,4	19,1
2. USA	683,0	17,0	944,6	22,5
3. Japan	388,0	9,7	280,5	6,7
4. Canada	214,3	5,3	205,0	4,9
5. VR China	183,8	4,6	140,2	3,3
6. Hongkong	174,1	4,3	188,7	4,5
7. Rep. Korea	133,2	3,3	93,3	2,2
8. Mexico	117,5	2,9	128,9	3,1
9. Taiwan	109,9	2,7	104,2	2,5
10. Singapore	109,8	2,7	101,5	2,4

Bron: WTO

(\*) Free On Board-waarde of FOB noemen we de waarde van de goederen aan de grens van het uitvoerland zonder transport- en verzekeringskosten – zie pagina's 9-10.

(\*) Cost Insurance Freight-waarde is de waarde van de goederen aan de grens van het invoerland, inclusief de transport- en verzekeringskosten – zie pagina's 9-10.

De export en import van alle landen van de Europese Unie (EU) bedraagt, zoals je uit deze tabellen kunt afleiden, zowat 800 miljard USD. Dat is ongeveer 32.000 miljard euro. Dat is een immens bedrag. En dan tellen we nog niet de handel tussen de lidstaten van de EU onderling.

- *Reken uit hoeveel dagen (jaren, eeuwen) na mekaar je 100.000 Belgische frank kunt uitgeven als je over 800 miljard US Dollar beschikt. Een bedrag dat zelfs Bart Van den Bossche doet duizelen (1 euro = 40,3399 frank).*
- *Welke landen rekenen we (sinds welk jaar) tot de EU?*

Voor die immense wereldhandel zijn er een reeks simpele verklaringen:

Door een aantal **natuurlijke factoren** als verschillen in klimaat, in reliëf, in vruchtbaarheid van de grond en in de ondergrondse rijkdom zijn niet alle goederen bij ons te krijgen. Toch willen we graag die goederen gebruiken. Door ons intensief contact met vreemde landen leren we andere producten kennen en appreciëren. Zo willen we wat graag ook tropische vruchten en exotische goederen bij ons in huis.

*Neem je atlas/encyclopedie erbij, of ga op het internet, en zoek uit welke landen grote producenten zijn voor:*

- *de grondstoffen koper, diamant, goud en hout*
- *de energiebronnen petroleum, uranium, waterkrachtcentrales*
- *de voedingsproducten rijst, koffie, rietsuiker, tarwe en wijn.*

Maar ook **socio-economische factoren** spelen een rol. Sommige goederen kunnen goedkoper aangekocht of gemaakt worden in bepaalde landen. Voor hoogtechnologische producten of kwalitatief hoogstaande goederen moeten we een beroep doen op hooggeschoolden uit economische sterk ontwikkelde landen.

*Denk eens na over de volgende vragen!*

- *Waarom ligt Silicon Valley in de V.S.?*
- *Wat betekent het begrip Bollywood?*
- *Waarom worden veel van onze trendy sportartikelen in bijvoorbeeld Pakistan gemaakt?*
- *Om welke mogelijke redenen wordt een autoassemblagebedrijf van een West-Europese stad naar bijvoorbeeld Moskou (Rusland) overgeplaatst?*
- *Waarom komt een technologiebedrijf naar bijvoorbeeld het industriepark van Haasrode of naar Flanders Language Valley in West-Vlaanderen?*

Maar ook de invloed van de ontwikkelingen in de vervoertechnieken is niet te onderschatten.

Doordat tank-, erts- en containerschepen steeds grotere hoeveelheden tegen een lagere kostprijs kunnen vervoeren is ook de handel in grondstoffen en afgewerkte producten sterk toegenomen.

Dankzij de **ontwikkeling van koelschepen en koelcontainers** kunnen we bederfbare waren de wereld rondsturen en dankzij het snelle luchtvrachtvervoer heeft het transport nog eens een hoge vlucht genomen. Een degelijke weginfrastructuur (macadam, asfalt, bruggen, tunnels en dergelijke) maakt het wegvervoer makkelijker en sneller.

*Zoek in je atlas, encyclopedie of op het internet!*

- *Vijf grote luchthavens in de wereld*
- *Vijf belangrijke West-Europese zeehavens*
- *Op welke plaats staat de haven van Antwerpen in de Europese ranglijst?*
- *Plaats de volgende belangrijke luchthavens in het juiste land:  
Stuttgart - Dublin - Stavanger - Malaga - Durban -  
Chicago - Genève - Milaan - Harare - Narita*
- *Waar staan de volgende afkortingen voor?  
ALC - ANR - CAS - FIH - LED - ALA - LHR - LGW - JFK - CGK*
- *Waar is de thuisbasis van de volgende luchtvaartmaatschappijen:  
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)*
- *Waar komt het begrip "macadam" vandaan?*
- *Wat betekent Mexico GMT -6?*
- *Tegen hoeveel kilometer vaart een schip als het tegen 20 knopen per uur vaart?*

Nu maken we het plaatje even rond. Doordat de economie hoe langer hoe meer gemondialiseerd is, zijn steeds meer landen betrokken bij de productie van een goed.

Grondstoffen	1 <sup>ste</sup> bewerking	2 <sup>de</sup> bewerking	Eindproduct	Eindgebruiker
Land A	Land B	Land C	Land D	Land E

Telkens een product bewerkt wordt krijg je een nieuwe internationale handelsstroom. Dat spreekt voor zich.

## Alle hens aan dek

Transport en Organisatie Internationale Logistiek is dus een complexe maar boeiende bezigheid waarbij veel, heel veel mensen - in een brede waaier van beroepen - betrokken zijn.

### **We geven een voorbeeld**

(alle namen van personen en firma's zijn fictief maar de feiten zijn waarheidsgetrouw)

MEGADIGGERS is wereldwijd bekend voor zijn uitgebreide gamma van zware graaf- en grondverzetmachines, die ingezet worden op akkers en bij wegenwerken. Maar het meest indrukwekkend zijn de mastodonten die gebruikt worden in de mijnbouw, in steengroeven en op petroleumvelden. Het spreekt voor zich dat het geen klein bier is dergelijke reuzen van bij de producent tot op de ontginningsplaats te krijgen.

JOE DIGGING COMPANY in Pittsburgh (Pennsylvania - Verenigde Staten) bestelt bij MEGADIGGERS een hydraulische graafmachine: een graafmastodont van 20 ton. De manager verwacht daarbij een scherpe prijs en vooral een snelle leveringstermijn.

Vanaf de bestelling start een reeks activiteiten, waarbij het departement Internationale Logistiek van MEGADIGGERS een centrale rol speelt. Het zijn de medewerkers van die logistieke dienst die het volledige vervoer en de hele logistieke keten –vanaf de productie tot de aflevering bij de klant–



controlleren, begeleiden en organiseren. **Logistiek** moeten we immers begrijpen als 'het beheer van de goederen-, data- en geldstromen'.

Ons verhaal begint in de productie- en assemblagefabrieken in Gosselies, vlak bij Charleroi. Een aantal onderdelen wordt ter plaatse gemaakt, en andere komen uit de Verenigde Staten, Japan of zijn van Europese origine.

Mike de magazijnier beheert de hele stock en Koen de heftruckchauffeur rijdt met zijn heftruck om de diverse onderdelen naar de assemblageateliers te brengen. Een **heftruckbestuurder** draagt een grote verantwoordelijkheid. Hij moet behendig zijn en daarom heeft hij ook een degelijke praktische maar ook een theoretische opleiding gevolgd. Goederen worden gestapeld volgens vaste technieken en als die niet gerespecteerd worden, komen daar brokken van.



Het stockbeheer is in de meeste bedrijven en zeker in grote multinationale bedrijven al een hele tijd geautomatiseerd. Daardoor is de job van de **magazijnier** ook aanzienlijk geëvolueerd. Magazijniers zijn niet langer beren van kerels die enorme vrachten kunnen versleuren of gelig uitzierende Pietjes Precies in een grijze stofjas. De moderne magazijnier is een stockmanager die in nauw contact staat met de expeditieafdeling en zijn collega's van die dienst informeert wanneer er kan gelost en geladen

worden. Noties van informatica en enige talenkennis komen daarbij goed van pas. En nauwgezetheid natuurlijk.

Na amper een paar dagen tijd staat de machine klaar voor export en ondertussen hebben de medewerkers van het traffic department niet stil gezeten. De nodige contacten werden gelegd met een expeditiebedrijf.



Anthony, de **expediteur** van dienst, moet al eerst een reeks beslissingen nemen. Gaat het vervoer over de weg of het water? Kiest hij voor spoor- of luchtvervoer? Of wordt het een combinatie van verschillende transportmiddelen? Wat gaat het snelst en tegen welke prijs kan hij de Megadigger in de Verenigde Staten krijgen? Welke vervoerdocumenten zijn er voor de VS nodig? Welke douanevoorschriften moeten worden vervuld? Hoeveel invoerrechten zullen moeten betaald worden in de VS? Hoe zit het met de

(voorlopige) opslag van bepaalde goederen of onderdelen? En met welke vervoerrestricties moet rekening worden gehouden?

Een expediteur (hij of zij) maakt integraal deel uit van het –in vaktermen gezegd– *supply chain management*. Dat wil zeggen: hij beheert de hele transportketen van ophalen bij de leverancier tot het leveren bij de klant. Hij regelt het voor- en navervoer, voorziet de nodige documenten en stelt die op en bovendien moet hij de douaneformaliteiten opvolgen. Met andere woorden hij is het aanspreekpunt voor zowel de importeur als de exporteur.

Om die job naar behoren te kunnen vervullen beschikt deze polyglot over een wereldwijd web van agenten, correspondenten in binnen- en buitenland. On line communiceren, e-business zijn geen vieze woorden voor deze internationaal georiënteerde werkkraft. Stalen zenuwen heeft de expediteur wel en vooral zin voor ondernemen. Een expediteur mag dan al niet echt van problemen houden. Hij is er wel dol op een probleem aan te pakken en zo snel en efficiënt mogelijk een oplossing te verzinnen als zich een onverwachte situatie voordoet.

Anthony heeft ook meteen contact gezocht met een van de **dispatchers** van het wegvervoerbedrijf Quick Transport. Die zoekt snel op zijn 'computer-aided dispatching system' welke vrachtwagen en eventueel welke begeleidende wagen(s) er voor dit transport beschikbaar zijn. Hij beseft immers dat een vervoer van dat soort gewicht en zulke afmetingen een "uitzonderlijk transport" wordt, waarbij je met heel wat reglementen en restricties rekening moet houden. Er moeten speciale vergunningen gevraagd worden om met dit "uitzonderlijk transport" over de wegen te rijden. En hij moet een goede prijs kunnen bieden aan zijn klant. Daarom stippelt hij een snelle en toch veilige route uit, hij stelt het laad- en leveringsschema op en zorgt ervoor dat de vrachtwagen netjes op tijd in de haven is. Want onze graafreus moet met het schip de oceaan over.



De logistieke medewerkers van QUICK hebben ook contact gezocht met **scheepsagent** Demi, een ervaren rot in het vak. Rederij SLOEP en Co is een grote rederij en heeft daarom haar eigen agenten. Andere scheepsagenten werken soms voor meerdere binnen- en/of buitenlandse rederijen. SLOEP en Co heeft twee afvaarten per week naar Baltimore. De scheepsagent heeft een lange telefoon achter de rug met de Traffic Manager van MEGADIGGERS. Samen hebben ze alle verschepingsmogelijkheden overlopen. Demi beschikt daarvoor onder meer over een EDI-systeem (of Electronic Data Interchange). De wat oudere scheepsagent kan zich niet meer herinneren hoe hij zijn werk georganiseerd kreeg in het precomputertijdperk, zonder dispatching systeem en zonder elektronische datatransmissie.

Er wordt een plaats geboekt op de volgende afvaart van een conventioneel cargoschip naar Baltimore. Bij vervoer op korte afstand zou gebruik gemaakt worden van een roro-schip, omdat de vracht dan op en af het schip gereden kan worden. Er gaat nog een bijkomende bevestiging naar één van de terminal operators, de goederenbehandelaar die instaat voor het laden en het lossen van vrachten. Die geeft zijn **stuwadoors** de opdracht de vracht zo vakkundig mogelijk te stouwen op het schip.

Diezelfde dag nog stuurt de logistieke dienst van MEGADIGGERS naar de administratie van JOE DIGGING als geconsigneerde (zeg maar de invoerder/ontvanger) inlichtingen over alle details, die JOE DIGGING nodig heeft om de machine in de Verenigde Staten te ontvangen, in te klaren en het "speciaal transport" van Baltimore naar zijn eigen bedrijf in Pittsburgh te organiseren

Het wegvervoerbedrijf heeft ondertussen **vrachtwagenchauffeurs** Kris en Lieven geëngageerd om in Gosselies te gaan laden en zijn immense vracht op de juiste kade in de haven aan te leveren. De vracht wordt FCA Gosselies geleverd. Lieven tekent bij MEGADIGGERS op de vervoerdocumenten. Zo heeft MEGADIGGERS meteen het ontvangstbewijs, waarin de vervoerder verklaart dat hij de goederen (in dit geval de graafmachine) in goede staat ontvangen heeft en hij er zich toe verbindt de machine netjes af te leveren op de afgesproken plaats in de haven.



## Langs Europese wegen

### Identiteit

Lieven De Vlamynck, 28 jaar.  
 Getrouwd met Eline De Ruyck.  
 Opleiding als A2 Automechanica.  
 Werkte vroeger in een auto-assemblagebedrijf.  
 Werkt sinds een jaar als trucker bij het transportbedrijf Masterbulk.  
 Rijbewijs CE. Lieven bereidt zich voor om het rijbewijs ADR te halen, zodat hij ook Dangerous Goods (gevaarlijke goederen) mag vervoeren.  
 Spreekt Nederlands, Frans, Engels en een beetje Duits.  
 Passie: auto's, motoren en trucks.



"De tijd dat een trucker een eenzaam leven leidde, afgesloten van zijn gezinsleven is voorbij. Dank zij de moderne communicatiemiddelen onderhoud je als vrachtwagenchauffeur moeiteloos contact met je vrouw, je familie en je vrienden.

Het is een uitermate interessante job: je komt met heel veel mensen in contact en omdat je in veel bedrijven komt, leer je voortdurend bij over allerlei producten. Je ziet bovendien een flink stuk van de wereld en dat vind ik echt boeiend. In ons beroep werk je zeer zelfstandig en krijg je veel verantwoordelijkheid. Je vervoert tenslotte dure waren, die in puike conditie moeten afgeleverd worden. Onze job vraagt ook heel wat kennis over douaneformaliteiten, tolverplichtingen. Zeker als je in landen buiten de Europese Unie moet leveren.

Maar je bent toch nooit helemaal alleen op pad. De dispatcher in het bedrijf is je levenslijn. Wat voor probleem je ook hebt, je kunt de dienst dag en nacht bellen om samen naar een oplossing te zoeken. Dat kunnen problemen met de vracht zijn, met je truck. Zelfs met gezondheidsproblemen kun je er terecht. Trouwens je collega's, die staan ook altijd voor je klaar. Want truckers laten mekaar nooit in de steek. Mijn baas staat erop dat we de best uitgeruste vrachtwagens hebben die nu beschikbaar zijn. In ruil daarvoor is hij ook veeleisend. Hij staat erop dat we op een verantwoorde manier rijden en dat we hoffelijk omgaan met klanten, met andere weggebruikers en met de collega's. Daarom zorg ik ervoor dat ik altijd verzorgd voorkom. In de meeste bedrijven waar je moet lossen en laden, kun je trouwens gebruik maken van douches en soms kan je er in de kantine een goedkope maaltijd nemen.

Hoe een gewone dag er uitziet? Ik heb een comfortabel bed in mijn vrachtwagen en er is bergruimte zat voor mijn kleren, mijn boeken en cd's. Er is zelfs een klein keukentje: ik kan dus een lekker kopje koffie zetten en daar geniet ik van, want ik ben meestal al vroeg uit de veren. Ik heb zo mijn eigen routine: ik verfris me –er is een grote watervoorraad ingebouwd– en dan ga ik rond mijn vrachtwagen en vergewis me ervan dat alle lampen werken, dat alle leidingen vast zijn aangesloten en dat de lading onaangeroerd is.

Kortom: ik kijk na of alles in orde is. Ik klik mijn tachoschijf in de tachograaf: truckers mogen maar een beperkt aantal uren na mekaar rijden en moeten regelmatig rustperiodes inbouwen. Dan is het tijd voor een stop van een uurtje op een parking. In die tijd drink ik wat water en neem ik wat fruit of rauwe groenten (ik heb altijd een verse voorraad in mijn koelkastje). En ik zoek de collega's op voor een gezellige babbel. Die collegialiteit is belangrijk en onmisbaar. We staan allemaal wel op onze vrijheid, maar daarom zijn we niet minder sociaal. Ik werk voortdurend met wegenkaarten en stippel graag zelf de beste en kortste weg uit. Als ik een lading moet afleveren bij een nieuwe klant, steek ik wel eens mijn licht op bij een collega die de omgeving kent. Dat bespaart heel wat tijd en daar gaat het ook om. Alle partijen, de baas en de klant of de expediteur rekenen erop dat je netjes op tijd levert. Binnenkort worden we met een satelliet-navigatiesysteem uitgerust. Dat is absoluut handig en nuttig.

Het leuke aan mijn job? Eerst en vooral is er de truck zelf. Het is een plezier om met zo een staaltje van pure mechaniek te mogen rijden. Elke dag ervaar je iets nieuws. Ik rijd meestal op Frankrijk en Duitsland, maar ik ga ook regelmatig laden of lossen in Zwitserland, Spanje of Portugal. Het is echt interessant met al die verschillende mensen uit die verschillende culturen in contact te komen en in zo veel verschillende omstandigheden je plan te kunnen trekken. Vreemde talen spreken is een ander boeiend aspect van de job. Ik hou van die voortdurende hersengymnastiek. En in het weekend ben ik gewoon thuis. Of ik een andere job wil? Zeker niet."



- *Voor welke landen staan de volgende kentekens?*

A	CH	NL
TR	CD	DK

- *Welke landen verbinden de volgende tunnels?*

*Sankt Gotthard  
Kanaaltunnel.*

- *Duid de juiste Europese weg aan*

- *tussen Lissabon – Bordeaux – Parijs – Gent en Antwerpen loopt de E ...*
- *tussen Madrid – Parijs – Bergen – Brussel – Antwerpen – Breda – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam loopt de E ...*
- *tussen Utrecht – Arnhem en Keulen loopt de E ...*
- *tussen Londen – Calais – Veurne – Brussel – Luik – Aken – Keulen – Frankfurt a/M – Nürnberg – Passau – Wenen – Boedapest – Belgrado – Istanbul – Ankara – Iskenderoan loopt de E ...*



## Papieren alstublieft!

Koper en verkoper komen in de internationale handel overeen wie de vervoerskosten, de verzekeringskosten, de douaneformaliteiten bij uitvoer en vervolgens bij invoer ten laste neemt.

Opdat er geen misverstanden zouden kunnen ontstaan besliste de International Chamber of Commerce (ICC) al in 1936 aan 9 veel gebruikte leveringsvoorwaarden een eenduidige betekenis toe te kennen: de zogeheten Incoterms. Incoterms regelen wie verantwoordelijk is voor welke kosten en voor welke risico's (inklaren, uitklaren, belastingen, verzekering laden, lossen, stockeren) bij een internationale (ver)koop.

Momenteel zijn er 13 erkende Incoterms en sinds januari 2000 is er een nieuwe versie van toepassing. Incoterms worden afgekort tot een Engels drieletterwoord, gevolgd door een plaatsnaam. Ze zijn alleen geldig als er in het verkoopcontract naar verwezen wordt. Bij elk type van vervoer (weg, lucht, water, spoor) zijn er leveringsvoorwaarden die de voorkeur wegdragen.

We geven hier nu een overzichtje van de leveringsvoorwaarden bij het vervoer van goederen zoals die door de Incoterms zijn geregeld. Het spreekt voor zich dat we hier niet alle details kunnen vermelden. Er zijn daarover gespecialiseerde HOBU-opleidingen.

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
1. Argumenten van de verkoper													
2. Laden: volgens de voorwaarden van de verkoper													
3. Export klaring													
4. Genoemde plaats: dit kan een terminal zijn, een pakhuis, een grens, ...													
5. Lossen aan de terminal													
6. Levering aan boord													
7. Haven van verscheping													
8. Belangrijkste verplaatsing													
9. Haven van bestemming													
10. Uittladen													
11. Genoemde plaats: dit kan een terminal zijn, een pakhuis, een grens, ...													
12. Import klaring													
13. Transportmiddelen lossen													
14. Argumenten van de koper													

Zoals je uit het bijgevoegde overzichtje kunt opmaken, is de verantwoordelijkheid altijd verdeeld over de verkoper en de koper. Afhankelijk van de leveringsvoorwaarden ligt die verantwoordelijkheid nu eens voor het grootste deel bij de koper (EXW) dan weer bij de verkoper (DDP) en soms wordt de verantwoordelijkheid netjes verdeeld over de twee partijen.

**De kritische plaatsen en punten zijn:**

- de fabriek of verkoopplaats
- het laden van de goederen
- de uitklaring van de vracht
- de plaats van aflevering: een terminal, een opslagplaats, een grenspost
- het uitladen op die plaats van aflevering
- het aan boord brengen
- de inscheephaven: zee of luchthaven
- het vervoer
- de (lucht)haven van bestemming
- het uitladen
- de opslagplaats voor de vracht, de terminal
- het inklaren van de goederen
- het uitladen van de vracht
- levering op plaats van bestemming of bij de koper.



**Incoterms worden altijd in het Engels gebruikt. We geven er voor de volledigheid toch de Nederlandse en Franse benaming bij.**

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

**Af fabriek - A l'usine** (+ overeengekomen plaats) betekent dat de verkoper aan zijn leveringsplicht voldoet wanneer hij de goederen, verpakt en afgezonderd, en op het overeengekomen tijdstip, in zijn bedrijfspand (of op een andere aangeduide plaats: een opslagplaats bijvoorbeeld) ter beschikking stelt van de koper samen met de handelsfactuur en eventuele andere handelsdocumenten die gevraagd worden in de verkoopovereenkomst. Hij is niet verantwoordelijk (noch voor de kosten, noch voor de risico's) voor het laden van de goederen op het door de koper gekozen voertuig of voor de uitklaring (verrichten van nodige douaneformaliteiten voor de uitvoer) van de goederen.

De koper draagt met andere woorden alle risico's en kosten verbonden aan het vervoer van de goederen. Wensen de partijen dat de verkoper zou instaan voor het laden (zowel voor de kosten als voor de risico's) dan moet dat uitdrukkelijk en in duidelijke bewoordingen vermeld worden in de verkoopovereenkomst.

De koper draagt bovendien de risico's en de kosten verbonden aan het vervullen van de invoerformaliteiten (eventueel doorvoerformaliteiten). Hij betaalt ook alle belastingen en andere officiële heffingen die bij de invoer van een vracht in het land van bestemming verschuldigd zijn.

## DDP - DELIVERED DUTY PAID

**Franco inclusief douanerechten - Rendu droits acquittés** (+ overeengekomen plaats van bestemming) betekent dat de verkoper aan zijn leveringsplicht voldoet wanneer hij de goederen, ingeklaard, op het overeengekomen tijdstip, beschikbaar stelt aan de koper (of aan zijn aangestelde) in de genoemde plaats in het land van invoer (meestal eindbestemming).

De verkoper staat dus in voor alle uitvoerformaliteiten, draagt alle kosten en risico's verbonden aan het vervoer tot die plaats. Hij draagt ook alle risico's en de kosten die verbonden zijn aan het vervullen van de invoerformaliteiten, inclusief de betaling van alle belastingen en andere bij de invoer verschuldigde officiële heffingen.

Indien de partijen wensen dat sommige kosten die normaal bij de invoer van de goederen verschuldigd zijn, uitgesloten worden (bijvoorbeeld de BTW), dan moet dat duidelijk vermeld worden. Je kunt je immers afvragen of BTW een typische invoerbelasting is. Ook bij binnenlandse overdracht van goederen is er BTW verschuldigd. De kosten en risico's van het lossen van de goederen zijn ten laste van de partij die op de plaats van bestemming de controle heeft over de goederen.

*Terwijl de EXW term met andere woorden een minimum aan verplichtingen ten laste legt van de verkoper, geeft de DDP voorwaarde maximumverplichtingen aan de verkoper.*



## DE VERSCHILLENDE DOCUMENTEN

Naargelang van de vervoertak wordt een ander vervoerdocument gebruikt en gelden specifieke regels. Voor het internationaal vervoer is tussen landen dikwijls een internationaal uniforme vervoerwetgeving van toepassing. Landen verbinden zich er vrijwillig toe deze internationale vervoerwetgeving te respecteren. Daarom is die internationale vervoerwetgeving niet altijd overal van toepassing.



- *Wegvervoerdocument is een **CMR-vrachtbrief** (van Convention relative au contrat de transport internationale de Marchandise par Route). Dit document is in een 20-tal landen, voornamelijk Europese, van toepassing. Het zijn die landen die het CMR-verdrag ondertekend hebben.*
- *Voor luchtvrachten gebruikt men een **Air Waybill (AWB)** of **luchtvrachtbrief**. Ook deze documenten zijn internationaal en wereldwijd van toepassing.*
- *Een vervoerdocument voor zeevervoer noemen we een **zeevaartconnossement**. Deze documenten zijn ongeveer wereldwijd van toepassing*
- *Voor vervoer per spoor is een **CIM-vrachtbrief** (van Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer) van kracht. Dit document wordt in een 30-tal landen gebruikt.*
- *Voor de binnenscheepvaart geldt het **binnenvaartconnossement**. Internationale reglementering verschilt enigszins naargelang het vaargebied. Zo bestaat er bijvoorbeeld een specifieke internationale reglementering voor het Rijnvaartgebied.*

**LETTER OF CREDIT - DOCUMENTAIR KREDIET**

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

Een **Letter of Credit (LC)** noemen we in het Nederlands documentair krediet. Een documentair krediet is een overeenkomst tussen een bank en haar cliënt, waarbij de bank zich ertoe verbindt voor rekening van haar cliënt aan een derde begunstigde een bepaald bedrag te betalen mits de begunstigde (exporteur) aantoont dat hij zijn leveringsplicht voldaan heeft.

Op de volgende tabel kun je duidelijk aflezen welke partijen betrokken zijn bij een documentair krediet en welke rol ze hebben. Het documentair krediet is net als de Incoterms onderworpen aan de 'uniforme regels en usances' van de Internationale Kamer van Koophandel (ICC).

<b>Partij</b>	<b>Functie</b>
Importeur	Opdrachtgever van het documentair krediet
Exporteur	Begunstigde van het documentair krediet
Kredietopenende bank	Opent het documentair krediet door de kredietbrief te verzenden naar een bank in het land van de exporteur
Adviserende/confirmerende bank	Adviseert (d.w.z. deelt de opening van het documentair krediet aan de exporteur mee) en confirmeert (d.w.z. voegt er haar eigen waarborg aan toe) het documentair krediet



Let's go ... naar de wereld van Transport & Organisatie Internationale Logistiek!

Surf vandaag nog naar [www.letsgo.be](http://www.letsgo.be). Of stuur een mailtje naar [info@letsgo.be](mailto:info@letsgo.be).



### BITO

Belgisch Instituut der Transportorganisatoren v.z.w.,  
Archimedesstraat 5 bus 2, 1000 Brussel,  
Tel: 02-230 30 43



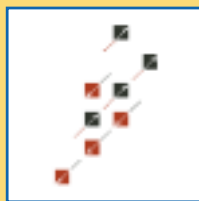
### IWT

Instituut voor Wegtransport v.z.w.,  
Archimedesstraat 5, 1000 Brussel,  
Tel: 02-230 68 90



### SOCIAAL FONDS

voor het goederenvervoer en aanverwante  
activiteiten voor rekening van derden,  
Jetsesteenweg 603 bus 3, 1090 Brussel,  
Tel: 02-424 30 80



### LOGOS

Vormingsfonds van het paritair comité voor de  
bedienden uit de internationale handel, het vervoer  
en de aanverwante bedrijfstakken,  
Brouwersvliet 33 bus 7, 2000 Antwerpen,  
Tel: 03-221 99 75



Met dank aan

- Mevr. Bea Walters, Mevr. Lieve Lombaert en Dhr. Philippe Dejonckere van de Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen (KATHO) - Departement Hantal, 8500 Kortrijk
- Dhr. André Mommaerts van Caterpillar Group Services N.V., 1850 Grimbergen
- Dhr. Filip Stock en Dhr. Lieven De Vlaminck van Masterbulk, 9940 Evergem
- Mevr. Ann Verheyen van Belgian Chocolate Group N.V., 2520 Oelegem
- Mevr. Suzy Van Hout en Dhr. Herman Doncker van Danzas AEI, 1931 Brucargo