

Le transport international

I/ L'ORGANISATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL

Il tient compte des paramètres suivants :

1. Le mode de transport : Routier, ferroviaire, maritime, aérien, colis postal.
2. Les modalités du transport : Complet, groupage, express, combiné, multimodal.
3. L'incoterm du contrat : qui en supporte les risques et les frais ?
4. Le point de départ, le lieu de livraison, les conditions de pré et post-acheminement.
5. Les ruptures de charge et les transbordements
6. La distance, la durée.
7. La nature des marchandises : périssable, dangereuse ?
8. L'emballage : Conventionnel (sacs, palettes, caisses, vrac) ou conteneur ?
9. Le poids, le volume des marchandises
10. La valeur des marchandises transportées
11. Le coût du transport
12. Les délais de livraison, l'urgence.
13. La réglementation internationale
14. Le choix du transporteur

C'est une combinaison de l'ensemble de ces critères qui permet de trouver la meilleure solution de transport. Les conséquences d'un mauvais choix sont déterminantes sur la compétitivité de l'entreprise ainsi que sur son image de marque. Toutefois la modernisation des techniques de chargement, le développement du transport multimodal et les solutions « porte à porte » offertes par les professionnels du transport constituent la meilleure garantie d'un choix approprié. Le transport de l'an 2000 passe inéluctablement par une concurrence acharnée largement entamée depuis la fin des années 1990. A coups de rachats et autres OP la structure du Transporteur moderne ressemble plus à une multinationale qu'à une entreprise individuelle. D'où une gamme de choix élargie par des prestations de service de qualité et une rentabilité accrue : **Transporter ce n'est plus simplement déplacer une marchandise d'un point à un autre, c'est également assurer la qualité de service qui va avec.**

> Conseil : Bien établir le précolisage des marchandises avant d'étudier une solution de transport. Il peut être judicieux de se constituer une check-list des différents paramètres à prendre en compte avant de faire appel à un transporteur. De plus bien valoriser votre marchandise : Une marchandise n'est considérée comme "riche" qu'à partir de 100ff/kg environ, elle pourra donc mieux supporter les transports dits "chers". Mais tout est relatif d'où une bonne appréciation de tous les éléments.

II/ LES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT : QUI SONT-ILS ?

On en distingue 3 grandes catégories :

A/ Les Compagnies de transport :

Ce sont celles qui exécutent le transport, elles sont en général propriétaires de leurs bâtiments et assurent des liaisons continentales ou intercontinentales. Air France pour ne citer qu'un exemple en aérien ou la CGM en maritime sont des compagnies de transport qui confient à des agents le soin de "recruter du fret" en les commissionnant sur le CA réalisé. Des conventions internationales par mode de transport existent lesquelles ont pour but de définir clairement la responsabilité des compagnies signataires. Ces conventions (la plupart du temps appelées par le nom de la ville où elles ont été signées) font autorité dans les contrats de transport et méritent que l'on en rappelle ici les principales clauses :

	ROUTIER	FERROVIAIRE	MARITIME	AERIEN
Convention	Genève	Berne	Bruxelles et Hambourg	Varsovie + protocole de La Haye
Ne s'applique pas à	<ul style="list-style-type: none"> • Transports intérieurs • Courrier • Déménagement • Funéraires • Transports exceptionnels. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'applique à toutes marchandises 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrats d'affrètement 	<ul style="list-style-type: none"> • S'applique à toutes les marchandises
Responsabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Présomption de responsabilité dès la prise en charge, après vérification du chargement et en l'absence de réserves. 	<ul style="list-style-type: none"> • Présomption de responsabilité à priori dès la prise en charge mais très nombreuses clauses d'exonération. 	<ul style="list-style-type: none"> • Présomption de responsabilité sur perte ou avarie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Présomption de responsabilité dès la prise en charge des marchandises.
Principales causes d'exonération de responsabilité du transporteur	<ul style="list-style-type: none"> • Faute de l'ayant droit. • Force majeure • Vice caché de la marchandise • Emballage défectueux ou absent ou insuffisant • Transport d'animaux vivants • Véhicules ouverts et /ou bâchés avec l'accord de l'expéditeur • Chargement ou déchargement effectué par l'expéditeur ou le destinataire 	<ul style="list-style-type: none"> • Faute de l'ayant droit. • Ordre de celui-ci (sans faute du transporteur). • Vice caché de la marchandise • Force majeure • Emballages défectueux ou insuffisants si constatés sur la lettre de voiture • Chargements défectueux signalés. • Transport d'animaux vivants sans escorte • Wagons découverts 	<ul style="list-style-type: none"> • Innavigabilité du navire ou vices cachés du navire. • Faute nautique • Actes d'assistance et de sauvetage (avarie commune) • Evénements non imputables au transporteur • Freintes de route • Vices propre de la marchandise • Défauts d'emballage ou de marquage. 	<ul style="list-style-type: none"> • Force majeure • Faute de l'expéditeur prouvée par la Cie.

Indemnités retard	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'indemnité mais déclaration d'intérêt à la livraison possible Réserves dans les 21 jours de la mise à disposition. 	<ul style="list-style-type: none"> Limité au montant du préjudice occasionné par le retard prouvé par l'ayant droit. Maxi : Le triple du prix de transport 	<ul style="list-style-type: none"> Textes très flous en la matière sauf si la Cie s'est engagée dans un délai de livraison. Si retard manifeste : Faute donc indemnisation 	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité reconnue par la convention mais pas de délai précis. On parle de délai raisonnable. Protestation écrite dans les 21 jours suivant la mise à dispo.
Indemnités pertes et avaries	<ul style="list-style-type: none"> 8,33 DTS/kg soit 11,57 €/kg ou Déclaration de valeur 	<ul style="list-style-type: none"> 17 DTS/kg soit 23,61 €/kg ou Déclaration d'intérêt à la livraison 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Bruxelles</u> : 666,67 DTS soit 925,35 € ou 2DTS/kg soit 3 €/kg <u>Hambourg</u>: <u>835 DTS/colis soit 1159€ ou 2,5 DTS/kg soit 3,47 €/kg</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 17 DTS/kg soit 23,61 €/kg Déclaration d'intérêt à la livraison Déclaration de valeur
Titre de transport	<ul style="list-style-type: none"> Lettre de voiture CMR 	<ul style="list-style-type: none"> Lettre de voiture CIM 	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance maritime 	<ul style="list-style-type: none"> LTA (Lettre de transport aérien)
Chargement	<ul style="list-style-type: none"> Selon la loi française : - de 3 tonnes : Chargement par le transporteur sinon par le chargeur. 	<ul style="list-style-type: none"> Envois de détail : par la Cie Wagons complets : par l'expéditeur 	<ul style="list-style-type: none"> La société de manutention pour le compte du chargeur ou de la Cie. 	<ul style="list-style-type: none"> La Cie
Réserves du transporteur	<ul style="list-style-type: none"> Doivent être explicitement acceptées par le chargeur. N'inversent pas la charge de la preuve. 	<p>Non prévues par la convention.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance net (clean) : Absence de réserve donc présomption simple Réserves sur B/L : Lèvent la présomption de responsabilité sauf réserves par défaut ("said to contain") 	<ul style="list-style-type: none"> Portent en général sur les quantités ou poids. Par mesure de sécurité les Cies préfèrent refuser toute marchandise d'aspect douteux
Constat d'avarie	<ul style="list-style-type: none"> Dégâts apparents : Réserves à la livraison Dégâts non apparents : Réserves écrites 	<ul style="list-style-type: none"> Dommages apparents : Procès verbal dressé par la Cie réclamer immédiatement. Dommages non 	<ul style="list-style-type: none"> Intervention d'un commissionnaire d'avarie Etablissement d'un constat d'avarie. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte totale ou partielle : Lettre à la Cie dans les 14 jours suivant la réception Réserves du destinataire sur

	dans les 7 jours suivant la livraison	apparents : délai de 7 jours pour le procès-verbal		la LTA de livraison + Lettre A/R
--	---	--	--	--

B/ Les organisateurs de transport :

Ce sont des commissionnaires de transport qui répondent d'une obligation de résultat vis à vis de leur clientèle, ils organisent et coordonnent, ont le choix des sous-traitants, négocient auprès des compagnies, sont responsables de leurs propres fautes comme celles de leurs sous-traitants.

Ils disposent en cela de moyens logistiques importants et proposent à leurs clients importateurs ou exportateurs des services annexes impressionnants : Stockage, distribution, emballage, assurance, formalités douanières, etc. Ils disposent de réseaux qui leur permettent une implantation mondiale autour de correspondants, agents et filiales.

Aujourd'hui ces commissionnaires s'arrachent les parts de marché à coup de fusions (voir SCAC) et peu à peu déchargent les entreprises exportatrices/importatrices de leurs besoins logistiques et administratifs. Certains ont un savoir-faire sur le transport multimodal (otm= Organismes de transports multimodaux) d'autres se spécialisent dans le groupage express ou encore dans l'affrètement. Les intégrateurs tels que DHL ou UPS, commissionnaires eux aussi disposent de leurs propres plates-formes de groupage/dégroupage (hubs & stokes) et livrent à délai garanti.

Ce sont des grands consommateurs de contrats EXW ou DDU/DDP dans la mesure où ces incoterms laissent au vendeur ou à l'acheteur la maîtrise de l'ensemble des opérations logistiques et douanières. Enfin les commissionnaires/organismes ont largement contribué à la mondialisation de la politique industrielle des entreprises, puisque aussi bien dans les cas de perfectionnement actif ou passif, la valeur ajoutée des produits semi-finis est essentiellement constituée de frais de transport.

C/ Les transitaires :

Il y a confusion autour du terme "Transitaire" dans la mesure où il n'apparaît pas dans le registre du commerce. A l'origine le transitaire désignait un prestataire de service lequel avait un "savoir-faire" dans les opérations courantes de "Transit". C'était avant tout un "agrée en douane" qui bénéficiait (et qui bénéficie toujours) d'un crédit d'enlèvement. (Possibilité d'enlever les marchandises avant le règlement de droits et taxes à l'importation moyennant une caution bancaire).

Aujourd'hui, libre circulation des marchandises et allègements des formalités douanières obligent, le rôle du transitaire se limite aux opérations d'importation. Bénéficiant du statut de "Déclarant", il se situe au clivage des opérations de transports internationaux, c'est à dire autour des ports, aéroports et centres routiers. Sa rémunération principale apparaît sous la rubrique "Commission d'intervention" de sa facture et est négociable. Le transitaire peut également être mandaté par son client pour négocier les coûts de transport, trouver une Cie ou assurer la marchandise, ce qui générera des commissions versées par les prestataires de services au transitaire. Mais en aucun cas le Transitaire ne sera redevable d'une obligation de résultat. Il ne sera pas responsable des fautes des sous-traitants. Il sera redevable seulement d'une obligation de moyens dans la mesure où il n'est pas organisateur.

Si en revanche le transitaire agit comme un professionnel du transport c'est à dire comme un organisateur, il sera alors **commissionnaire** avec les obligations de B/.

En fait il existe 2 notions juridiques du transitaire :

1. Le transitaire/mandataire
2. Le transitaire/commissionnaire

Le premier a peu à peu laissé la place au deuxième pour les raisons évoquées plus haut, l'avenir étant semblé t il ouvert aux commissionnaires.

L'activité transport comme on peut le voir regroupe un ensemble de prestations parfois indissociables. Qu'il soit Compagnie, organisateur ou transitaire/mandataire, le professionnel du transport n'a finalement qu'un choix pour lutter face à la concurrence : S'organiser, investir, se structurer, s'allier pour offrir le plus grand nombre de solutions de transport intégrant le maximum de prestations et de services annexes, au moindre coût. Ce n'est pas le transport à proprement parler qui rentabilise une opération de transport, c'est la logistique qui l'accompagne. D'où cette lutte acharnée.

III/ LE TRANSPORT ROUTIER

A/ Couvert par la convention CMR :

- Les véhicules peuvent circuler à l'intérieur de la Zone Europe entre états membres, c'est à dire sur le même territoire douanier et fiscal.
- En cas de transport combiné, la convention CMR s'applique à l'intégralité du transport s'il n'est pas possible de déterminer le lieu exact du dommage ou si la faute du transporteur est reconnue quel que soit le lieu où le dommage ait eu lieu. Si en revanche le transporteur routier n'a pas commis de faute et qu'il est prouvé que le dommage a eu lieu dans la partie maritime ou ferroviaire, alors ce sont les conventions de Bruxelles ou CIM qui s'appliqueront

B/ Couvert par la convention TIR :

La convention TIR (Transit international routier) a été élaborée pour permettre sous certaines conditions au transport routier et combiné de circuler à travers plusieurs territoires douaniers, en suspension des droits et taxes à l'entrée de chaque pays traversé et sans autre formalité que de présenter le Carnet à souche ou **CARNET TIR** (cf. annexe no 25). A l'arrivée, les douanes locales procèdent à la vérification de l'opération et au contrôle des marchandises avec un maximum de trois déchargements sur trois sites différents (pour le groupage). Lorsque le Carnet est apuré, la marchandise peut être déclarée sous divers régimes douaniers. En cas d'irrégularité et s'il y a lieu de régler des droits et taxes ce sont aux associations professionnelles (Touring club de France par exemple) qui auront délivré le carnet de régler le montant de ces droits aux douanes étrangères. Il s'agit en fait d'un cautionnement au même titre que la chambre de commerce cautionne le carnet ATA, à la différence que la Chambre de commerce exige des frais de cautionnement ce qui n'est pas le cas du TIR. Les principales conditions d'utilisation du carnet TIR sont les suivantes :

1. 1 véhicule pour 1 carnet
2. 1 voyage pour 1 carnet
3. Le trajet doit être préalablement défini ainsi que les lieux de passage en douane (bureaux), délais de voyage, itinéraires etc.
4. Les véhicules doivent être agréés TIR c'est à dire qu'ils doivent satisfaire à des normes conventionnelles principalement les camions doivent être "inviolables". Ils doivent être scellés après chargement.
5. Après agrément (valable en général 2 ans) les véhicules doivent porter à l'arrière la plaque **TIR**

C/ Les types de véhicules.

On les appelle camions, remorques, semis, camion remorques, porteurs solo ou encore trains roulier (CF. annexe no40). De façon plus précise il y a lieu de distinguer :

1. Les camions : véhicule isolé offrant au maximum 12 mètres de long 2,50 m de large et 4 mètres de hauteur.
2. Les semi-remorques (Tracteur + remorque) : aux alentours de 15 mètres maxi de longueur en Europe, ils permettent selon le nombre d'essieux de déplacer des masses importantes (40 tonnes en moyenne) mais attention à la réglementation, certains pays comme la Suisse ne tolèrent pas plus de 28 tonnes (19 pour les camions) de PTAC (poids total admissible en charge).
3. Les camions remorques (ou train rouliers) : Souvent considérés comme dangereux à cause de leur articulation, leur utilisation est également réglementé. Sont essentiellement faits pour transporter du volume (jusqu'à 120 m3).

D/ Les tarifs :

Que ce soit pour de la messagerie ou du groupage, depuis la suppression du TRO en 1987 (Tarif de référence obligatoire), les tarifs se négocient librement. En raison d'une forte activité le transport

routier offre à peu près toutes les gammes de prix, seule la mise en concurrence permet d'y voir clair, la rentabilité du produit pour le "Transporteur" étant liée à des facteurs échappant la plupart du temps aux chargeurs. (question des retours à vide, contrats d'affrètement, exploitation de la ligne). Les tarifs sont déterminés le plus souvent sur le rapport poids/volume des marchandises emballées (cf. ch.XIV) pour le groupage conventionnel, mais il est possible d'obtenir des barèmes au forfait pour les expéditions de type complet. Mais compte tenu de ce que les transporteurs intègrent d'autres services tels la distribution, l'entreposage ou encore le stockage, il faut tenir compte de ces services annexes pour bien évaluer le coût du transport. De plus d'importantes remises peuvent être accordées aux chargeurs selon, la fréquence, le volume ou encore la régularité du trafic.

>Conseil : Un simple ratio permet de déterminer le coût du transport. Prenez le montant du transport à payer et divisez le par le CA transporté (de préférence valorisé CIF). ainsi vous pourrez suivre l'évolution de vos coûts de transport et l'analyser selon bien des critères : Activité passée, d'un transporteur à l'autre, ce que fait la concurrence etc. Un ratio situé de 4 à 7 % pour un produit standard s'avère correct.

IV/ LE TRANSPORT FERROVIAIRE :

Il ne faut pas considérer le transport ferroviaire international comme un mode de transport marginal même s'il est vrai que certaines réalités économiques et politiques limitent l'usage du train dans le transport des marchandises d'un pays à l'autre :

- Vive concurrence du routier
- Réseaux pratiquement tous nationalisés donc absence de la libre concurrence
- Principes de tarification non harmonisés d'où une certaine confusion dans l'élaboration du coût réel et complet de transport
- Problème des ruptures de charges et d'écartement des voies (même s'il existe des wagons à essieux interchangeables) avec certains pays (Espagne, Portugal, Finlande, ex URSS)
- Nécessité d'organiser le pré et le post -acheminement des marchandises (transport routier)
- Risques de grève
- Lenteur (relative)

Seules les entreprises structurées, c'est à dire disposant d'embranchement ferroviaires peuvent trouver un intérêt réel d'utiliser le rail sur des distances importantes. De plus la nature des marchandises expédiées se limite aux envois pondéreux, aux masses indivisibles et aux marchandises dangereuses.

(Industrie automobile, chimique, pétrochimique, par exemple).

Les compagnies ferroviaires mettent à la disposition de ces entreprises des wagons adaptés de type citerne, wagons squelettes, wagons trémies ou encore frigorifiques.

Mais les avantages du rail sont reconnus :

- Possibilité d'organiser des convois
- Sécurité
- Favorise le transport combiné rail-route
- Conventions internationales de transit (tif)
- Envois de conteneurs FCL
- COD (cash on delivery) possible
- Nombreuses commissions de transport (SCETA pour les déménagements ou le fret express,SERNAM pour la messagerie,OGEFRET pour les contrats d'engineering "clés en main",CTC pour le transport des céréales,STVA pour le transport d'automobiles etc.)
- Réseaux logistiques performants :Plates-formes de distribution,embranchements SNCF, fournitures de palettes SNCF, caisses mobiles ,bâches, agrès pour le calage et l'arrimage.

A/ La convention CIM :

Concerne l'Europe occidentale ,les pays de l'Est à l'exception de l'ex URSS, la Turquie,la Syrie,le Liban,l'Iran et l'Irak,le Maghreb.

La convention CMR pour le transport routier s'étant largement inspirée de la convention CIM les principes fondamentaux sur la responsabilité du transporteur ferroviaire se retrouvent ici: Présomption de responsabilité, chargement et prise en charge, causes d'exonération, indemnisation pour perte et avarie, indemnisation pour retard, procès verbal, définition et usage de la lettre voiture CIM.

B/ Le transport combiné : Des solutions face aux questions de l'environnement?

Tout l'intérêt du transport combiné (rail-route), résidant au clivage des conflits politico-écologiques c'est à dire sur la nécessité de réduire le trafic routier en offrant des solutions rail, tient à la complémentarité des 2 modes de transport. Le service FERDOM de la SNCF permet de positionner des wagons directement par la route chez le chargeur qui n'est pas embranché. Le service FERCAM lui, assure le préacheminement par la route et suppose donc une rupture de charge. Quant à NOVATRANS, il permet de charger directement des semi-remorques adaptées sur des wagons équipés à cet effet. La "caisse mobile" est également un exemple de transport combiné qui n'est autre qu'un conteneur voyageant sur un train. Enfin il existe des possibilités offertes par le CC qui doivent aboutir d'ici peu sur un transport combiné optimal : Des remorques appelées "semi-rail" ou "road-trailer" pouvant rouler aussi bien sur route que sur rail avec donc des essieux interchangeables!

V/ LE TRANSPORT MARITIME :

L'organisation du transport maritime passe par une harmonisation des prestations de service dans un environnement concurrentiel concentré à l'extrême : En raison des investissements nécessaires à l'exploitation des lignes maritimes, l'évolution des techniques de prise en charge et de manutention (qui devraient à terme favoriser l'usage des incoterms FCA, CPT et CIP), les Cies maritimes ont créé des consortiums ou "pools" (Scan-Dutch par exemple) destinés à mettre en commun les moyens nécessaires pour optimiser certaines lignes dites "régulières". Certaines compagnies ont passé des accords entre elles appelés "**Conférence**" visant à réglementer les schedules (dates de départ) à rassembler les armateurs pour éviter une concurrence "déloyale" et à optimiser le service. Ces navires Conférence ont une bonne réputation auprès des chargeurs et des assureurs, certains de voir les marchandises voyager dans les meilleures conditions sur des navires entretenus, évitant également le cabotage (déserte de ports mineurs cale pleine). D'autres compagnies indépendantes, appelées également "**Outsiders**" préfèrent travailler en solo et proposent des tarifs singulièrement inférieurs à ceux des "Conférence" mais qu'en est-il de la qualité des navires et la fiabilité du "transit-time" ?

Cette guerre Conférences v/ Outsiders n'a en fait de raison d'être qu'en situation excédentaire de la demande par rapport à l'offre, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et Outsiders comme Conférence méritent que leurs prestations soient comparées, les paramètres de choix devant privilégier les intérêts du contrat de vente : Quels sont les engagements pris sur les délais de livraison, les conditions de manutention, d'emballage et de chargement des marchandises. Là encore les Incoterms permettent de mieux cerner les besoins en terme de choix du transporteur.

> Conseil : Quoi qu'il en soit, demandez toujours à votre commissionnaire de transport ou transitaire de vous faire une offre partant de 2 compagnies, l'une conférence, l'autre outsider et comparez ! En considérant tous les facteurs, on s'aperçoit que la marge est très serrée parfois entre les deux.

A/ Les types de navire :

1. Les navires conventionnels : Ces cargos disposent de leurs propres moyens de manutention et chargent les marchandises à la verticale c'est à dire à l'aide de grues, bigues ou palans. Il est nécessaire que la marchandise soit approchée sur le quai pour que la Cie puisse procéder au chargement. Le passage du bastillage du navire sert en général de repère pour situer le transfert des risques entre le vendeur et l'acheteur (cf. incoterms FOB, CFR ou CIF). Selon les équipements portuaires et les accords passés avec les compagnies maritimes les frais de manutention portuaire peuvent être à la charge du navire. Ce sont les **Liner terms** (ou conditions de lignes régulières) qui définissent la répartition de ces frais.

> Conseil : Attention aux "Liner terms" seule une bonne connaissance de ces usages des ports permettent de ne pas se faire piéger. Consultez votre transporteur et demandez lui de vous préciser si la cotation maritime qu'il vous soumet s'entend depuis quai ou FIO (Free in out). dans le second cas vous auriez à vous faire préciser qui paye quoi.

2. Les navires rouliers : appelés également "**ro-ro**" (roll on- roll off) ces navires permettent un chargement à l'horizontale puisque équipés de rampes arrières ou latérales ils permettent un roulage direct (camions) ou indirect (conteneurs chargés à l'aide de chariots roulants ou "remorques-esclave" pour les colis lourds ou encombrants. Le ferry est un exemple de navire roulier.
≥ De tels chargements ne devraient pas faire appel à des incoterms conventionnels mais plutôt aux incoterms FCA/CPT/CIP
3. Les navires mixtes Ro-Ro + Conventionnel : formule polyvalente puisqu'elle permet des chargements en pontée aussi bien qu'en cale.
4. Les vraquiers : permettent le transport des marchandises voyageant en vrac (céréales, minerais) Selon l'importance des volumes transportés, ces navires peuvent faire l'objet de contrats d'affrètement (location à la durée ou au voyage).
5. Autres types de navires : Polythermes (sous température dirigée), porte-barges pour le transport fluvio-maritime (systèmes Lift on/Lift off ou Float on/Float off permettant de charger à bord des barges ou des péniches).

VI/ LE TRANSPORT AERIEN :

De même que pour les navires Conférence, il existe une organisation internationale en aérien appelée **IATA** (International Air Transport Association) ou **ATAF** pour la zone-franc (France-Dom-Tom-Anciennes colonies africaines) et des outsiders. Mais la majorité des compagnies sont membres IATA et définissent ainsi les règles de tarification ainsi que de partage de l'espace aérien. La convention de Varsovie rappelle à ces compagnies leurs obligations, principalement sur l'obligation de remettre une LTA (lettre de transport aérien) au chargeur en lieu et place de tout document de prise en charge. Non négociable, la LTA (ou AWB = Airwaybill) matérialise le contrat de transport et couvre également les transports combinés.

Lorsque l'expéditeur est un groupeur (commissionnaire ou transitaire) il lui est délivré une LTA de groupage appelée également **Master Airwaybill** (MAWB).

A/ Les tarifs aériens :

- Tarif général ou General cargo : s'applique d'après un barème par tranches de poids. Les prix sont en général au kg taxable (voir ch.XIV) et concernent toutes sortes de marchandises. Les tarifs IATA sont harmonisés et s'entendent d'aéroport de départ à aéroport d'arrivée.
- Tarif Corate (commodity rates) : Concerne certaines catégories de marchandises à envois fréquents et continus (périodiques, journaux médicaments, tabacs etc.)
- Tarif ULD (United Load Device) pour les envois rassemblés en conteneurs de groupage
- Tarifs spéciaux : souvent "ad valorem" ou à l'unité de chargement tels les automobiles, les œuvres d'art ou encore les animaux vivants.

B/ Les frais annexes :

Concernent les prestations offertes par les Cies. Ils font l'objet de codification sur la LTA On en compte environ une cinquantaine repérables par des sigles de 3 lettres. Par exemple :

- PK (packaging) : Frais d'emballage supportés par la Cie
- FC (charges collect fee) pour les expéditions en port dû.
- UH (ULD handling) : Frais de manutention de ULD.
- LA (Live animals).
- RA : Dangerous goods surcharge
- ETC.

C/ L'affrètement aérien :

Consiste à louer un appareil pour un transport complet et nécessite une organisation logistique appropriée. Œuvres humanitaires, usines "clés en main", opérations de masse telles que la vente du

Beaujolais nouveau ou l'organisation d'un spectacle, ce sont quelques exemples d'affrètement aérien courants. La négociation se fait librement.

VII/ LES PRINCIPES DE LA TARIFICATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que sont les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort néanmoins 2 modes de tarification le plus souvent utilisés :

A/ Le mode conventionnel :

Utilisé pour les envois de groupage, la messagerie, dès lors que les marchandises sont présentées emballées individuellement ou en lots (caisses, sacs, cartons, palettes etc.)

Les Cies de transport proposent alors des tarifs au poids brut (marchandise emballée) appelé également le poids réel (exemple : 150 euros /Tonne).

Ces tarifs peuvent être proposés par tranches de poids et dégressifs.

Les marchandises dites lourdes seront taxées au poids brut alors que les marchandises dites légères seront taxées au volume ramené au poids. Des normes ont été établies selon le mode de transport utilisé afin de déterminer la notion de lourd ou léger. Le rapport entre le poids et le volume est l'indicateur de taxation.

Ainsi le transporteur routier admet un rapport poids volume de 1 pour 3 (1to pour 3m3) et vous taxera au poids brut pour un rapport inférieur ou égal à 1 pour 3.

- Exemple no 1 : Poids brut : 3 To
Volume 6 M3
Poids équivalent : $6/3= 2$ To
Soit une taxation au poids réel c'est à dire à 3 To
- Exemple no 2 : Poids brut : 3 To
Volume : 30 M3
Poids équivalent : $30/3=10$ To
Soit une taxation au poids équivalent c'est à dire : 10 To

Suivant le même principe, la tarification du transport aérien retiendra un rapport de 1/6 soit 1 kg pour 6 dm3.

La tarification conventionnelle du transport maritime se fera quant à elle sur la base d'unités payantes (UP) le nombre d'unités payantes représentant soit le poids soit le volume (exprimé en To et M3) à "l'avantage du navire" selon un rapport de 1to=1M3

- Exemple : Poids brut : 6 To et volume 9 M3 : taxation à 9 UP
- Ou encore : Poids brut : 9 To et volume 6 m3 : taxation à 9 To

B/ Le mode forfait (box rate) :

Principe de taxation utilisé pour les transports empotés en conteneurs FCL (Full container load) ou pour l'affrètement de véhicules routiers ou wagons SNCF. Il s'agit pour les Cies de taxer le transport "à la boîte" c'est à dire au conteneur ou au camion ou au wagon.

Pratique et simple à calculer, il permet de comparer rapidement avec la concurrence. Il faut néanmoins tenir compte de la nature des marchandises, de sa valeur et de son trajet :

Ainsi une Cie Maritime proposera pour 1X 20' Dry container FCL depuis Le Havre jusqu'à New York un tarif général de base de 1850 \$ " All in " (correctifs inclus) qu'il faudra négocier fonction des éléments fournis par la concurrence, la fidélité etc. Le prix brut ainsi calculé peut être alors ajusté de certains correctifs.

C/ Les correctifs :

Indépendamment du prix affiché dans le tarif du transporteur, celui-ci peut vous faire supporter des hausses conjoncturelles dictées par des événements commerciaux, politiques ou économiques indépendants de sa volonté. Il vous appliquera alors des "correctifs" exprimés en % sur le fret de base. Il existe une liste exhaustive de ces correctifs dont voici les 2 les plus utilisés

- **BAF** (Bunker adjustment factor) : Corrige le fret de base par rapport à l'évolution du cours du baril de pétrole (principale source d'énergie du transport).
- **CAF** (currency adjustment factor) : Corrige l'évolution de la devise de facturation du transport (souvent exprimé en monnaies fortes).
>Conseil : Les correctifs ne doivent pas forcément être revus à la hausse. Un bon transitaire est celui qui saura vous faire profiter des éléments en votre faveur. A surveiller !

D/ La règle du "payant pour"

Elle s'applique aux tarifs présentés par tranches de poids et en prix dégressifs. A l'avantage du chargeur elle permet de bénéficier de l'avantage lié à la dégressivité.

Par exemple : de 300 à 500 kg : 2,43 euros /kg
 De 501 à 1000 kg : 1,82 euros/kg

On constate que pour 450 kg il vaut mieux être taxé à 501kgs (916 euros au lieu de 1097 euros).

>Conseil : Calculez vous-même le seuil d'accession au payant pour en retenant la formule : $\frac{\text{Poids de la tranche suivante} \times \text{prix au kg}}{\text{prix de la tranche qui précède}}$

$$\text{ici : } \frac{501 \times 1,82}{2,43} = 375 \text{ kg}$$

VIII/ LES TITRES DE TRANSPORT

Très souvent demandés dans le cadre d'un paiement contre documents ou un crédit documentaire, ils sont sensés apporter la preuve du transport.

On distingue 2 types de documents :

A/ Les documents émis par les **Cies de transport** et qui constituent une preuve de prise en charge et de transport.

Ce sont :

- En routier : **La lettre de voiture CMR (consignment note)**.
- En ferroviaire : **La lettre de voiture CIM**
- En aérien : **La lettre de transport aérien (LTA) ou Airwaybill (awb)**
- En maritime : **Le connaissement maritime ou Bill of lading (b/L)**

→ 1 jeu complet (full set) = 3 originaux + mini 3 copies
 Mention "clean" (net) signifie que le B/L ne doit comporter aucune rature ni surcharge et doit être net de réserves.
 Mention " on board " (à bord) indique la date effective de mise à bord.

Le connaissement se distingue des autres titres de transport en ce sens qu'il constitue un titre de propriété vis à vis du transporteur qui ne remettra la marchandise qu'au destinataire apparaissant sur le B/L et porteur d'au moins un original. Les originaux sont "négociables" c'est à dire qu'ils sont transmissibles par endossement.

4 formes possibles d'utilisation du connaissement :

- 1/ " **à personne dénommée ou " straight consigned "** : Forme non négociable, seul le destinataire peut retirer la marchandise sur présentation de l'original sans possibilité d'endosser le B/L.



- 2/ " **à ordre** " ou " **to order** " : Le destinataire peut transmettre le B/L après l'avoir endossé. Dans le contexte du credoc, le plus souvent la marchandise est consignée à l'ordre de la banque émettrice qui peut disposer de la marchandise en cas de défaillance de l'acheteur "donneur d'ordre ".
- 3/ " **à ordre de l'expéditeur** " ou " **to order of the shipper** " : Le B/L est consigné à l'ordre de l'expéditeur. (Formule utilisée dans le négoce).
- 4/ " **à ordre de et endossé en blanc** " ou " **to order, blank endorsed** " : Signifie que le B/L est " au porteur " donc transmissible de main en main.

Tous ces connaissements peuvent vêtir des appellations différentes comme :

- Ocean B/L, port to port B/L, short form B/L, through B/L (TBL) ou encore combined B/L (ctbl).

B/ Les documents émis par les **transitaires** et/ou **commissionnaires de transport** :

Souvent assimilés à des attestations de prise en charge (FCR= Forwarder carrying receipt, FBL= Forwarder Bill of lading, House Airway bill ou encore Seawaybill), leur développement dans le transport combiné en font de véritables documents de transport. Le FIATA (fédération internationale des auxiliaires de transport agréés) propose de nombreux modèles à entête FIATA.

Patrick Naggiar © 2005