

# GÉREZ VOS OPÉRATIONS D'EXPORTATION

## *Documents et contrats de transport*

La solution de transport que vous avez retenue (mode de transport et modalités pratiques), détermine deux éléments essentiels : quel document de transport vous est remis comme preuve de l'expédition de vos marchandises, et quelles sont les parties prenantes au contrat de transport. Les conséquences pratiques et juridiques de ces deux éléments sont importantes. Voici ce qu'il faut en connaître pour les trois modes de transport les plus fréquemment utilisés à l'export : le transport maritime, le transport aérien et le transport routier.

## LE TRANSPORT MARITIME

### LE DOCUMENT DE TRANSPORT

#### Le connaissement maritime

##### • Fonctions

Le connaissement maritime est à la fois la preuve du contrat de transport et un titre représentatif de la marchandise. Le destinataire doit donc le présenter à l'arrivée pour prendre livraison de celle-ci.

##### • Modalités d'émission

Par la compagnie maritime ou son agent, sur la base des indications du chargeur.

Dans les vingt-quatre heures du chargement, contre le « *mate's receipt* ».

En général en quatre exemplaires, dont trois originaux « commerciaux ».

##### • Différents types de connaissement

###### ➤ Formes d'émission

« À personne dénommée » (*straight consigned*) : les marchandises seront remises au destinataire désigné.

« À ordre » (*to order*) : c'est la forme la plus fréquente ; le connaissement est transmissible par endossement.

« Au porteur » ou « à ordre endossé en blanc » : le connaissement est transmissible par simple tradition, ce qui est dangereux.

###### ➤ Réserves

« Net de réserves » (*clean*) : certifie la prise en charge des marchandises en bon état apparent.

« Surchargé » ou « clausé » (*dirty*) : comporte des réserves du transporteur sur la quantité ou l'état de la marchandise.

► Noms

« Connaissance maritime » (*bill of lading*) : la forme la plus classique pour un transport de port à port.

« Connaissance de transport combiné » (*combined transport B/L*) : émis par la compagnie de transport lorsqu'elle assume aussi la responsabilité d'un pré ou post-acheminement (en « *carrier haulage* »).

« Connaissance FIATA » (*FIATA B/L*) : émis par un transitaire, membre de la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, agissant en tant que commissionnaire de transport en cas de transport multimodal.

Tous ces documents sont négociables.

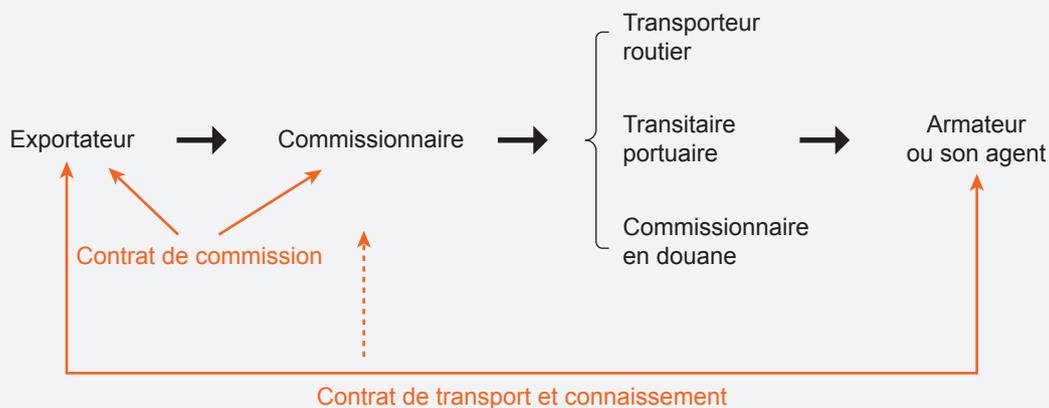
► Avatars

*Data Freight Receipt*, *Sea Way Bill*, « Lettre de transport maritime », « Bordereau d'expédition », etc., sont de plus en plus souvent émis sur les lignes conteneurisées à la place du connaissance maritime classique, en particulier en cas d'expédition de groupage. Ils ne sont pas négociables, ni réclamés à l'arrivée. Ils n'attestent en général pas non plus du chargement effectif. Enfin, comme les documents transmis sous forme numérique, on ne peut les utiliser en cas de paiement par crédit documentaire que s'ils ont été prévus dès l'ouverture.

## LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

POUR LES EXPÉDITIONS EN FCL (FULL CONTAINER LOAD, CONTENEUR COMPLET)

Vous faites en général appel à un **commissionnaire** pour organiser le positionnement du conteneur dans vos locaux, et sa traction jusqu'au port d'embarquement. Celui-ci sous-traite ensuite à un **transitaire portuaire**, parfois nommé « **consignataire de la marchandise** », les opérations de manutention, de douane, et la signature des connaissances. **L'armateur**, de son côté, est représenté par son **agent**.



On va retrouver la même organisation à l'arrivée pour gérer le déchargement, le dédouanement et le post-acheminement jusque chez le destinataire.

### Conseil

Si le paiement a lieu par **crédit documentaire**, il faudra veiller en général à ce que ce soit bien vous-même qui figurez comme **chargeur** sur le connaissance.

Certains gros commissionnaires, dits **NVOCC** (« *Non Vessel Operating Common Carriers* »), se placent juridiquement comme transporteurs bien qu'ils n'arment pas de navires. Ils émettent alors, pour couvrir tout l'acheminement, des **connaissements de transport combinés (CTBL)** ou des **connaissements FIATA (FIATA B/L ou FBL)**, qui les engagent comme s'ils étaient les transporteurs.

#### POUR LES EXPÉDITIONS EN LCL (LESS THAN A CONTAINER LOAD)

Deux situations sont possibles :



Les marchandises (sur palettes par exemple) sont remises à un **groupeur**. Celui-ci ne peut vous remettre le connaissance. Il vous délivre alors une **attestation de prise en charge** ou **FCR** (*Forwarding Agent Certificate of Receipt*), qui ne peut être considérée comme un document de transport.



Les marchandises sur palettes sont remises à la compagnie pour être conteneurisées par elle (**groupage compagnie**). Vous (ou votre transitaire) obtenez le plus souvent un **connaissance « reçu pour embarquement »**, ou une **lettre de transport maritime** (« *Sea Waybill* ») non négociable.

## LE TRANSPORT AÉRIEN

### LE DOCUMENT DE TRANSPORT

#### La lettre de transport aérien ou LTA

- Émission

Par l'agent de fret aérien, sur instruction du chargeur.

Sur formulaire de la compagnie pour les expéditions exclusives.

Sur formulaire interne (dit « *House Airway Bill* » ou **HAWB**) pour les envois en groupage, ce qui est fréquent.

Émise en trois originaux, et six à onze copies.

- Signature

Par la compagnie aérienne (pour les expéditions exclusives), après embarquement. Ce n'est qu'avec cette signature et la mention du numéro de vol que la LTA atteste de l'expédition effective.

- Forme

Toujours sous forme non négociable.

- Transport

Une LTA couvre fréquemment des transports successifs assurés par des compagnies différentes. Leur responsabilité est alors solidaire.

Une partie du transport couvert par la LTA peut s'effectuer par la route. C'est néanmoins la convention de Varsovie qui s'applique dans ce cas. Pour une expédition de Lyon à New York par exemple, les palettes voyagent généralement par camion entre Lyon-Saint-Exupéry et Roissy-CDG. Ce transport est cependant considéré comme transport aérien international si la LTA couvre Lyon-New York.

### LE CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

La majorité des expéditions ne correspondent pas au volume d'une palette-avion. Deux situations sont alors possibles.

**EN CAS D'EXPÉDITION EXCLUSIVE**

Vous remettez les marchandises à la compagnie, qui les confie à une société de « *handling* », laquelle constitue des palettes-avion. Vous recevez de la compagnie, ou de son agent, la **lettre de transport aérien**. Il en serait de même si vous remettiez un lot complet.

**EN CAS DE GROUPEMENT**

Vous remettez les marchandises à un transitaire groupeur. Celui-ci émet une LTA de groupement, ou « **House Air Way Bill** » (HAWB). Le groupeur réunit ensuite plusieurs expéditions pour constituer des lots complets. Il les remet à une compagnie et reçoit la « vraie » LTA, que l'on appelle dans ce cas « **Master Air Way Bill** » ou MAWB.

**LE TRANSPORT ROUTIER****LE DOCUMENT DE TRANSPORT****La lettre de voiture CMR****• Émission**

Par l'expéditeur en principe. Sous sa responsabilité en tout cas.  
En trois originaux, plus un nombre variable de copies.

**• Rôle****Preuve du contrat de transport.**

Seul document à faire foi des instructions données au transporteur. Il est donc indispensable qu'elle accompagne chaque envoi et soit présente (exemplaires 2 et 3) dans l'engin de transport.  
Document **non négociable**, qui ne représente pas la marchandise et ne sera pas réclamé au destinataire.

**• Signature**

Par l'expéditeur en principe (c'est souhaitable).

Par le transporteur : vaut preuve de la prise en charge des marchandises en bon état apparent (sauf s'il y porte des réserves).

**LE CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER****POUR LES ENVOIS COMPLETS**

En cas de **camion complet**, vous avez en général un contact direct avec le transporteur. Celui-ci envoie un de ses véhicules chercher la marchandise, ou sous-traite auprès d'un autre transporteur (on parle alors « **d'affrètement routier** »). Dans les deux cas, le chauffeur routier signe la **lettre de voiture** qui vaut contrat de transport.

*POUR LA MESSAGERIE  
(QUELQUES COLIS OU PALETTES)*

Pour les pré-acheminements vers un aéroport, comme pour les groupages routiers, ce sont les groupeurs ou les compagnies qui font leur affaire de cette collecte ou livraison. On vous remet en général une **attestation de prise en charge** et non une lettre de voiture.

**Conseil**

Attention, selon la rédaction des instructions données au transporteur quant au lieu de prise en charge ou de destination, ce transport peut être considéré comme national ou international. Les textes applicables ne seront pas les mêmes, ce qui peut avoir une incidence sur l'indemnisation en cas de dommages.

## Business France vous accompagne

Établir le bon contrat pour le bon pays et le bon produit est une règle d'or pour tout exportateur.

- **La Librairie du commerce international**, située dans les locaux de Business France ou accessible en ligne ([www.businessfrance.fr](http://www.businessfrance.fr)) vous propose des ouvrages classés par pays ou par thème vous permettant de vous informer sur la réglementation, le droit, la fiscalité et les techniques de l'export.
- Pour participer concrètement à votre développement international et vous aider à maîtriser diverses techniques commerciales, juridiques, financières, logistiques, administratives, douanières, fiscales, **FORMATEX, partenaire de Business France**, conçoit et anime des actions de formation à objectifs clairement opérationnels. Pour plus d'informations : [www.businessfrance.fr](http://www.businessfrance.fr)