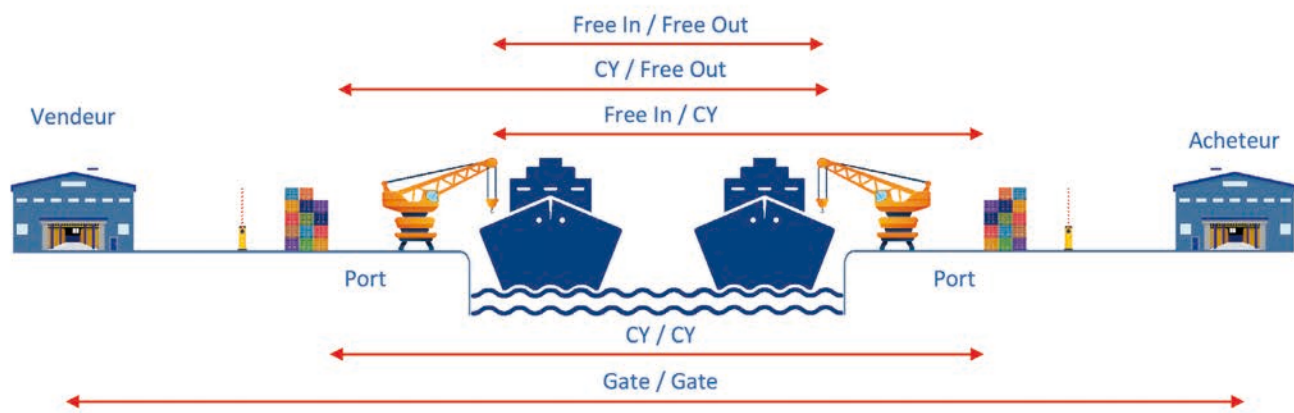


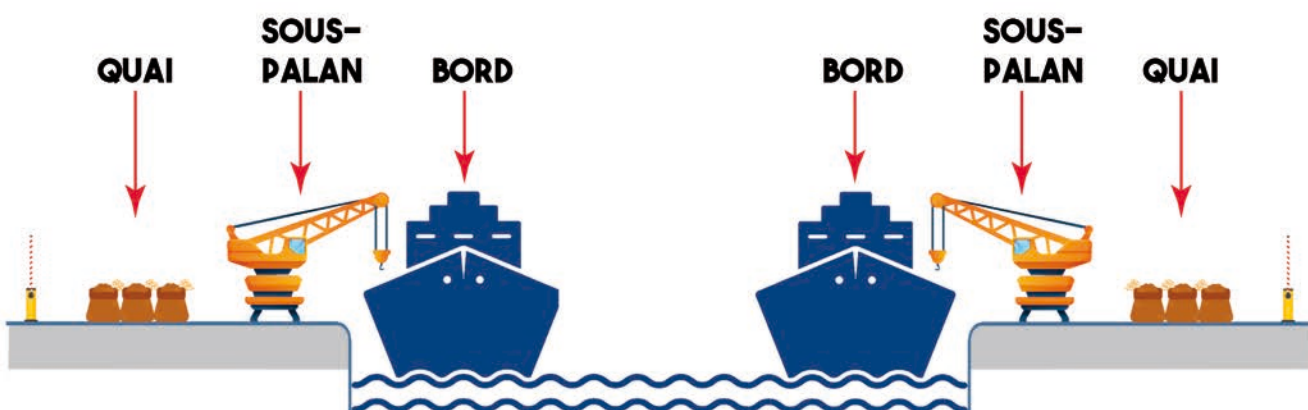
# LES LINER TERMS DU TRANSPORT MARITIME CONVENTIONNEL ET CONTENEURISÉ

En transport maritime les frais de chargement / déchargement, appelés aussi THC (Terminal Handling Charges) sont des frais complémentaires. Néanmoins ils peuvent être intégrés au connaissance maritime sous l'appellation de liner terms (les termes de ligne régulière) Les liner terms définissent différentes étapes au chargement et déchargement incluses dans le contrat de transport. Ces termes doivent apparaître sur le document de transport (connaissance / Bill of lading).

## LINER TERMS pour marchandises en CONTENEUR



- CY / CY :** Depuis le terminal d'embarquement jusqu'au terminal de débarquement
- CY / Free Out :** Depuis le terminal d'embarquement jusqu'au bout du navire au port de débarquement
- Free In / Free Out :** Depuis le bord navire au port d'embarquement jusqu'au bord navire au port de débarquement
- Free in / CY :** Depuis le bord navire au port d'embarquement jusqu'au terminal de débarquement
- Gate / Gate :** Le fret inclut toutes les manipulations portuaires du conteneur full de bout en bout et les manutentions du conteneur vide avant / après positionnement (usine, lieu rempotage / dépotage)



**«FAIRE ATTENTION AUX FRAIS INCLUS dans le connaissance maritime lors de l'usage des Incoterms FOB / CFR / CIF / FCA bord navire / CPT / CIP / DAP bord navire**  
Lorsqu'un des protagonistes finance un chargement ou déchargement du navire et que le partenaire prend à sa charge le transport, il peut y avoir un risque de payer 2 fois le chargement / déchargement !

EMBARQUEMENT						VOYAGE MARITIME	DEBARQUEMENT				
APPROCHE	MISE A L' APLOMB SOUS PALAN	ELINGAGE / CROCHETAGE	HISSAGE / VIRAGE	DESCENTE A BORD DU NAVIRE	ARIMAGE / SAISSAGE		DESAISSAGE / DESARIMAGE	ELINGAGE / CROCHETAGE	HISSAGE / VIRAGE	DESCENTE A QUAI	DESELINGAGE / DECROCHETAGE

De quai...à quai												
De quai...à sous palan												
De quai...à bord												
De sous palan...à quai												
De sous palan...à sous palan												
De sous palan...à bord												
De bord...à quai												
De bord...à sous palan												
De bord...à bord												
FIO (free in...free out)												

## ATTENTION ! QUELQUES POINTS A RETENIR

### ATTENTION A LA PRECISION DU LIEU APRES L'ACRONYME.

Le lieu de transfert de coût et de responsabilité est principalement dépendant du lieu précisé à la suite de l'incoterm.

Prenons l'exemple du CPT. Nous savons que le vendeur prend à sa charge l'ensemble des coûts jusqu'au coût du transport principal mais ceci est vrai pour un CPT port d'arrivée, CPT aéroport d'arrivée. L'acheteur et le vendeur peuvent se mettre d'accord sur un lieu autre comme par exemple un CPT transitaire du client. Cela signifie que le vendeur prendra à sa charge l'ensemble des coûts de pré acheminement, transport principal et post acheminement jusque chez le transitaire du client non déchargé. En revanche le transfert de risque restera le même, soit une fois remis au transporteur principal.

### ATTENTION PARTICULARITÉS PAYS :

L'ICC rappelle dans sa parution P723EF que les marchandises conteneurisées relèvent d'Incoterms multimodaux mais localement le sujet est parfois plus compliqué. Les mauvaises habitudes et les besoins statistiques peuvent entrainer des blocages à l'entrée du pays lorsque la règle ICC est respectée. Prenons l'exemple de l'Algérie, un Incoterm CPT port d'arrivée risque d'entrainer un blocage marchandise. Les autorités algériennes considèrent qu'une marchandise livrée par voie maritime relève d'un incoterm maritime, il faudra en pratique utiliser l'Incoterm CFR dans le cas de notre envoi par container maritime. Cette situation peut aussi se rencontrer en Égypte, au Maroc. Pour autant cela ne signifie pas que le flux sera toujours

bloqué, tout dépendra du degré de contrôle sur le flux. Il est donc important de se renseigner auprès de son client ou autorité compétente (douane) afin de limiter le risque de blocage

### ATTENTION A L'IMPACT DU CONTRAT DE TRANSPORT

Les transferts de coûts et de risques peuvent néanmoins être modifiés en fonction du type de contrat de transport, principalement pour les incoterms de la classe C. Un commissionnaire de transport peut proposer une offre de transport combiné. Dans ce cas, le contrat de transport étant de bout à bout (door to door) et le commissionnaire ayant une obligation de résultat, le coût du transport sera total mais le transfert de risque se fera dès la remise au transporteur au départ puisque sous la responsabilité du transporteur principal.

Exemple d'une vente CPT lieu convenu par voie maritime avec un CTBL, les couts de pré acheminement, transport principal et post acheminement seront à la charge du vendeur mais le transfert de risque se fera à la remise au 1er transporteur à quai de l'expéditeur.

Cas en routier, d'une CMR de France vers le Maroc. La souscription sera sous la responsabilité du transporteur avec une obligation de résultat. Ceci entrainera donc que le vendeur prendra les frais de transport à sa charge jusqu'à l'arrivée du point convenu au Maroc (sans doute chez le destinataire ou son intermédiaire) et le transfert de risque sera à la remise au transporteur routier au départ. ■