

BON A DELIVRER : Document remis par l'agent consignataire à la place du connaissement pour les formalités d'enlèvement. Le bon à délivrer peut être aussi le cachet apposé par l'agent maritime sur le connaissement, pourvu que le détenteur est en règle avec l'agent maritime.

BON A ENLEVER : Document présenté par le client au douanier de la zone pour procéder à l'enlèvement. Il donne une description de la marchandise avec toutes les références : marques, nombre de colis, nature et autres éléments nécessaires au dédouanement, et sert à récoiler les colis. Après vérification, le douanier donne un visa pour la porte de sortie.

BULLETIN DE LIVRAISON : Document que remet le pointeur-livreur à l'importateur après que celui-ci a terminé toute la procédure d'enlèvement.

CHARTE-PARTIE : C'est un écrit constatant l'existence d'un contrat d'affrètement. C'est donc un contrat de location de tout ou d'une partie d'un navire pour un voyage déterminé (affrètement total ou partiel).

CONNAISSEMENT : Preuve du contrat de transport en vertu duquel un transporteur en la personne du capitaine (ou d'une autre personne autorisée à cet effet : l'agent) reconnaît avoir reçu à bord une marchandise qu'il s'engage à transporter d'un port à un autre moyennant un prix déterminé dénommé fret. C'est un reçu de la marchandise et également un titre de propriété. Certains connaissements sont endossables.

ETA : (Estimated Time of Arrival) Estimation de l'heure d'arrivée d'un navire.

INCOTERMS "International Commercial Terms" : Termes universels qui précisent les droits et obligations du vendeur et du chargeur lors d'une transaction commerciale internationale. Ils sont définis par la Chambre de commerce international (CCI) comme étant un ensemble de règles définissant un langage commun entre vendeurs et acheteurs afin d'éviter les différences d'interprétation. La version 2000 comprend les définitions suivantes :

- **CFR** : Cost & Freight "Destination" C'est le vendeur qui choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu. Les formalités d'export et le chargement sont à la charge du vendeur. Le transfert de risque s'établit quand la marchandise passe le bastingage du navire. Le point de transfert est le même qu'en FOB.
- **CIF** : Cost, Insurance, Freight "Destination" Terme similaire au CFR avec obligation de fournir une assurance maritime par le vendeur contre les risques de perte, dommages en cours de transport maritime. Il s'agit d'une assurance du FPA (Franche d'Avarie Particulière) sur la valeur CIF+10 %, obligation minimum du vendeur. C'est le vendeur qui paye l'assurance, mais la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert de responsabilité se fait au bastingage (voir FOB).
- **CIP** : Carriage & Insurance Paid To "Destination" Identique au CPT, avec une assurance obligatoire pour le vendeur (avarie, perte, dommages). L'étendue de l'assurance est libre et négociée entre l'acheteur et le vendeur. Celui-ci conclut le contrat de transport, paye le transport et la prime d'assurance.

- **CPT** : Carriage Paid To "Destination" Le transport est convenu à la charge du vendeur jusqu'à un point défini. Le transport et les risques sont transférés dès la remise au premier transporteur. Le point de rupture de charge est désigné comme point de transfert de toutes les responsabilités.
- **DAF** : Delivered At Frontier < Point fixé > La frontière est la limite du transfert de charge et de responsabilités. Les formalités export sont gérées par le vendeur. Les droits et taxes ainsi que les frais de douanes import incombent à l'acheteur.
- **DDP** : Delivered Duty Paid < Destination finale > Il s'agit de l'autre extrême du EXW : c'est le vendeur qui fait tout, douanes, transport, assurances, taxes. Le transfert de risques se fait chez l'acheteur : à la livraison. Le déchargement est à la charge du vendeur.
- **DDU** : Delivered Duty Unpaid < Destination > Identique au DDP, sauf que le dédouanement import (droits et taxes) reste à la charge de l'importateur.
- **DEQ** : Delivered Ex Quay (duty paid) < Destination > Le transfert de risques se fait quand l'acheteur remet la marchandise à l'acheteur final sur le quai du port convenu. Les formalités de douanes ainsi que les droits et taxes incombent au vendeur (version 1990).
- **DEQ** (version 2000) : les frais de douanes import incombent à l'acheteur et non plus au vendeur.
- **DES** : Ex Ship < Port de destination > Le vendeur choisit le navire, paye le fret et supporte les risques du maritime. Le transfert de risques se fait au point de déchargement usuel du port choisi.
- **EXW** : Ex Works La responsabilité unique du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur dans ses locaux. L'acheteur supporte tous les frais, risques, assurances et charges diverses, y compris le chargement dans les locaux du vendeur (sauf cas particulier). C'est le terme le plus avantageux pour le vendeur (Incoterm opposé au DDP).
- **FAS** : Free Alongside Ship < Bateau identifié > Signifie que le vendeur n'est plus responsable de la marchandise dès l'instant où celle-ci se trouve le long du navire. Cela signifie aussi que l'acheteur supporte toutes les charges et risques de perte et dommages à partir de ce moment. L'Incoterm FAS implique que l'acheteur fait les démarches de dédouanement export.

FAS version 2000 : les formalités à l'export sont à la charge de l'acheteur, et non du vendeur, à la différence de la version 1990.

- **FCA** : Free Carrier < Point de chargement > L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur. C'est lui qui paye le transport principal. Le vendeur remplit ses obligations lorsqu'il délivre les marchandises chez le transporteur désigné par l'acheteur, au point convenu. S'il n'existe pas de point convenu, le lieu de délivrance est laissé au vendeur. Le transfert de risques, frais et dommages intervient quand le transporteur prend en charge la marchandise. S'il s'agit de camion complet, de wagon, le chargement/déchargement est pris en charge réciproquement par le vendeur puis par l'acheteur.
- **Free on Board** "Port de chargement" Le transfert de risques se fait le long du navire. L'acheteur choisit le navire, paye le transport maritime. Le transfert de risques se fait quand la marchandise passe le bastingage. Les formalités export incombent au vendeur.

MANIFESTE : Etat récapitulatif des connaissances relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Il mentionne les éléments d'identification des marchandises tels que les marques et numéros de colis, leur nature, leur poids.

REVUE DE CONTRAT (définition de la norme ISO 8402/94) : Actions systématiques effectuées par le fournisseur avant la signature du contrat pour s'assurer que les exigences pour la qualité sont définies de façon adéquate, sans ambiguïté, exprimées par des documents et réalisables par le fournisseur.

REMORQUAGE HAUTURIER : Opération qui consiste en le convoyage d'un navire ou engin d'un point à un autre du globe.

DRAFT SURVEY : Opérations à confier aux experts maritimes pour déterminer les quantités et éviter le problème des manquants.