

# Envoi de marchandises par voie maritime

## Documents pour le transport maritime

Les exigences générales et les types de documents utilisés pour le transport maritime restent cohérents pour la plupart des expéditions ([lettre de voiture](#), [liste de colisage](#), [facture proforma](#), [etc.](#)). Il existe cependant des documents spécifiques au transport maritime. Ceux-ci peuvent comprendre les éléments suivants :

**Connaissements (BOL)** - Le BOL est la lettre de transport d'un envoi de fret maritime. Les BOL sont, d'un point de vue conceptuel, l'une des plus anciennes formes mutuellement reconnues de suivi des envois ; traditionnellement, le commerce maritime était l'un des rares moyens pour les pays de commercer officiellement. Le BOL indique à qui et à quelles conditions les marchandises doivent être livrées à destination. Il s'agit de l'un des documents les plus décisifs utilisés dans le commerce international, car il garantit que l'expéditeur reçoit son paiement et que le réceptionnaire reçoit sa cargaison. Sans BOL officiel, les marchandises ne sont pas libérées. Les BOL modernes sont hautement standardisés, et les BOL générés par des compagnies maritimes différentes auront une présentation presque identique. De nombreuses compagnies maritimes exigent des BOL même si le navire ne se déplace pas entre deux pays différents : le BOL représente également un contrat entre le propriétaire du navire et le propriétaire de la marchandise expédiée.

Il existe trois types de modalités de BOL qui peuvent être utilisés :

- **BOL original** - Le réceptionnaire doit remettre les trois séries de BOL originaux à l'agent des douanes à destination pour libérer la cargaison. Avec les BOL originaux, la possession des marchandises est déterminée par la possession du BOL : celui qui possède les BOL originaux peut être en droit d'exiger du transporteur la possession des marchandises. Les expéditions utilisant des BOL originaux peuvent être retardées si les documents sont perdus ou ne sont pas disponibles au moment du dédouanement.
- **BOL maritime** - Le BOL original n'est pas requis et la cargaison peut être libérée directement au réceptionnaire par l'agent des douanes. Les BOL maritimes sont utiles parce que la présence du document matériel n'est pas nécessaire et que le réceptionnaire peut commencer à dédouaner la cargaison dès son arrivée. Toutefois, de nombreuses banques n'acceptent pas les BOL maritimes si une lettre de crédit est requise.
- **BOL de mainlevée par télex** - Dans le cas d'un BOL par télex, le fournisseur remet le BOL original à son agent d'exportation/transitaire au point d'origine et transmet par télex directement aux douanes une demande de mainlevée de la cargaison pour le réceptionnaire à destination.

Les BOL sont généralement émis sous la forme d'un ensemble de trois originaux et de plusieurs copies non négociables. Le BOL est signé au nom du propriétaire du navire par la personne qui commande le navire ou par l'agent maritime, qui reconnaît la réception à bord du navire de certaines marchandises spécifiées pour le transport. Il stipule le paiement du fret et la livraison des marchandises à un endroit désigné pour le réceptionnaire qui y est nommé.

Le BOL est le principal document d'expédition et joue trois rôles :

- Il confirme le contrat de transport et en énonce les conditions. Il constitue la preuve du contrat entre l'expéditeur et la compagnie maritime, et détaille au verso les conditions de transport.
- Il s'agit du reçu du transporteur pour le transport maritime de marchandises, signé par le capitaine ou toute autre personne dûment autorisée au nom du propriétaire du navire,

accusant réception à bord du navire de certaines marchandises spécifiées qu'il s'engage à livrer à un endroit désigné.

- La possession du BOL original confère le titre de propriété des marchandises transportées. Il est considéré comme une bonne pratique pour l'expéditeur de veiller à ce qu'au moins un BOL original parvienne au réceptionnaire en temps utile, car ce dernier ne recevra les marchandises que sur présentation d'au moins un BOL original.

### Conditions du BOL :

Il y a trois entrées différentes possibles dans la case intitulée « réceptionnaire » :

- **Au porteur** : cela signifie que toute personne en possession du BOL peut retirer les marchandises ; cette personne n'est pas tenue de décliner son identité ou d'expliquer comment elle est entrée en possession du BOL. Le simple fait qu'elle soit en possession du BOL et le présente est suffisant. L'émission de BOL « au porteur » n'est pas une pratique courante et comporte des risques considérables.
- **À ordre** : il s'agit de la forme de BOL la plus fréquemment utilisée dans les transactions commerciales. Tant que l'expéditeur détenant le BOL ne l'a pas endossé, il a le droit de disposer des marchandises. En l'endossant, il transfère ses droits à l'endossataire, c'est-à-dire à la personne à qui le BOL est cédé par endossement. Le titre de propriété des marchandises est ainsi transféré au nouveau titulaire du BOL, qui peut à son tour le céder par endossement à une autre personne.
- **Nominatif** : contrairement à un BOL « à ordre », le BOL nominatif (dans lequel il est indiqué que les marchandises sont expédiées à une personne déterminée) ne donne pas à l'expéditeur le droit de disposer des marchandises. Ce droit est dévolu exclusivement au destinataire qui a seul le droit de récupérer les marchandises, sur présentation du BOL et d'une preuve de son identité. Les parties désignées sont de loin la forme la plus courante et la plus sûre de réceptionnaires désignés.

Autres termes couramment utilisés pour les BOL :

- **BOL nominatif** - Cédé au moyen d'un document écrit, attestant de la cession, que le cessionnaire doit présenter au capitaine du navire avec le BOL original lorsqu'il récupère les marchandises. Sur un BOL nominatif, le terme « à l'ordre de » imprimé sur le BOL standard doit être rayé, et la suppression doit être paraphée par l'expéditeur et le capitaine.
- **BOL net** - Déclare qu'il n'y a pas de dommage ou de perte de la cargaison en transit. Les marchandises peuvent parfois être « reçues à quai », ce qui peut entraîner un retard avant le chargement physique des marchandises sur le navire.
- **BOL non net** - Contient une note indiquant que les marchandises reçues par le transporteur étaient défectueuses ou endommagées.
- **BOL direct** - Émis lorsqu'un expéditeur souhaite que le transporteur ou la compagnie maritime organise le transport vers une destination située au-delà du port de déchargement. Le BOL direct, en plus de l'accord de transport de marchandises de port à port, comprend un trajet supplémentaire (maritime ou terrestre) du port de destination du navire vers un endroit éloigné (par exemple, une destination à l'intérieur des terres au lieu d'un port).
- **BOL interne (HBL)** - Document interne généré par un transitaire ou un courtier pour fournir des informations pertinentes à un client. Les HBL ne sont pas toujours présentés comme des documents officiels utilisés pendant la procédure douanière.
- **BOL principal (MBL)** - BOL officiel généré par la compagnie maritime ou l'exploitant du navire. Les MBL contiennent généralement les informations les plus précises, et de nombreuses autorités douanières n'utilisent que les MBL à des fins de dédouanement.

Exemple de BOL :

MASTER BILL OF LADING Conocimiento de Embarque				
(2) SHIPPER (Complete Name, Address & Zip Code) Embarcador		(1) BILLING NO. / Reserva No. CAT - XXXXXX		(3c) SCAC Code CAMN
Shipper's Name Mailing Address Including City, State and Zip Code		(3b) DATE Fecha	(3a) BILL OF LADING NO. / Conocimiento de Embarque	
(5) CONSIGNEE (Complete Name, Address, & Zip Code) Consignado a: Not Negotiable unless consigned "To Order"		(4) EXPORT REFERENCES / Referencias de Exportación		FWDR REF. NO.
Consignee's Name Complete Mailing Address Including City, State and Zip Code		(6) FORWARDING AGENT / Agente Embarcador-Referencias	FMC NO.	CHB NO.
(7) NOTIFY PARTY (Complete Name, Address, & Zip Code) Dirigir Notificación de Llegada a:		(8) ALSO NOTIFY - ROUTING & INSTRUCTIONS / También Notificar - Ruta Doméstica/Instrucciones de Exportación		
Contact Information for Person to be notified at Destination include Full Name, Phone Number and/or E-mail Address				
(9) VESSEL / Navire	VOYAGE / Viaje	FLAG / Bandera	(10) PLACE OF RECEIPT / Carga Recibida en:	(11) RELAY POINT / Punto de Conexión
			(13) PORT OF LOADING / Puerto de Carga Enter Port Delivered to	(12) POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS / Lugar y País de Origen
(16) PORT OF DISCHARGE / Puerto de Descarga Enter Final Destination		(17) PLACE OF DELIVERY / Lugar de Entrega de la Carga	(18) ORIGINALS TO BE RELEASED AT / Originales para Entregarse en Enter Releasing Instructions for Original Bills of Lading	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
(19) MARKS & NO'S/CONTAINER NO'S / Marcas y Números	(20) NO. OF TIRLS / COPIES / No. de Copias/Bolitas	(21) HMT*	(22)	(23) WEIGHT / Libras/Kilos
DESCRIPTION OF CARGO / Contenido Según Embarcador			(24) MEASUREMENT / Medidas	
(25) ** HAZARDOUS DECLARATION: THIS IS TO CERTIFY THAT THE ABOVE NAMED MATERIALS ARE PROPERLY PACKED, LOADED, CLASSIFIED, DESCRIBED, MARKED, LABELLED, STOWED, SECURED, AND AS IN PROPER CONDITION FOR TRANSPORTATION ACCORDING TO ALL APPLICABLE REGULATIONS AS SPECIFIED IN CHAPTER 26. PROVIDE SHIPPER'S EMERGENCY RESPONSE CONTACT'S NAME AND TELEPHONE NUMBER INCLUDING AREA CODE IN THE SPACE PROVIDED.				
			CONTACT:	TEL. NO.
Signature				
FREIGHT CHARGES / Flete	RATED AS / Flete Básico	PER	RATE / Tarifa	TO BE PREPAID IN US DOLLARS / Prepagado en Dolares U.S.
				TO BE COLLECTED IN US DOLLARS / A Cobrar en Dolares U.S.
				FOREIGN CURRENCY / Moneda Local
			TOTALS	
THIS BILL OF LADING CONSISTS OF CONDITIONS AND INFORMATION APPEARING ON THE FRONT AND BACK OF THE DOCUMENT.				
SUBJECT TO SECTION 7 OF CONDITIONS, IF THE SHIPMENT IS TO BE DELIVERED TO THE CONSIGNEE WITHOUT RECOURSE ON THE SHIPPER, THE SHIPPER SHALL SIGN THE FOLLOWING STATEMENT: "THE CARRIER SHALL NOT MAKE DELIVERY OF THIS SHIPMENT WITHOUT PAYMENT OF FREIGHT AND ALL OTHER LAWFUL CHARGES."				
SIGNATURE OF SHIPPER _____			IN WITNESS WHEREOF THE CARRIER HAS SIGNED _____ ORIGINAL BILLS OF LADING, ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHERS STAND VOID.	
LIABILITY LIMITED UNLESS INCREASED VALUE DECLARED BELOW, ALL AS SPECIFIED IN SECTION 10:			BY _____	
DECLARED VALUE _____			CARRIER: LINER SERVICES	
* APPLICABLE ONLY WHEN USED AS A THROUGH TRANSPORTATION BILL OF LADING.			BY _____	
** INDICATE WHETHER ANY OF THE CARGO IS HAZARDOUS MATERIAL UNDER DOT, IBCO OR OTHER REGULATIONS AND INDICATE THE CORRECT COMMODITY NUMBER IN DESCRIPTION OF CARGO ABOVE.			FOR SHIPPER	

**Déplacement non traditionnel** - Il peut y avoir des situations dans lesquelles la cargaison est transportée par un navire maritime sans qu'un BOL ne soit utilisé. C'est le cas lorsque la cargaison est transportée par des voies navigables océaniques sans circuler entre deux pays, lorsque le transporteur maritime ou le propriétaire du navire n'est pas assez important pour adopter les pratiques habituelles du transport maritime, et lorsque des catastrophes naturelles ou des conflits empêchent les procédures normales associées au transport maritime. Dans

cette situation, les particuliers ou les organisations doivent tout de même s'efforcer d'appliquer les meilleures pratiques d'expédition standard, telles que l'utilisation d'une liste de colisage et d'une lettre de transport, afin d'éviter les pertes ou les vols en cours de route.