

LES LINER TERMS

« LINER » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « TERMS » signifie « conditions ». Les LINER TERMS sont donc les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Les frais de manutention introduit dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront par la suite imputés au chargeur, ou au destinataires de la marchandise en fonction l'incoterm choisi.

Ces opérations de manutention se décomposent tel qu'il suit :

A l'embarquement des marchandises :

1. Mise sous-palan
2. Fourniture des élingues ;
3. Accrochage
4. Hissage ;
5. Virage ;
6. Descente en cale ;
7. Arrimage.

Au débarquement des marchandises :

1. Désarrimage ;
2. Fourniture des élingues ;
3. Accrochage ;
4. Hissage ;
5. Virage ;
6. Descente et mises sous palan quai ;
7. Retrait des élingues ;
8. Décrochage ;
9. Eventuellement, mise en entrepôts.

Les frais liés à chacune des ses opérations de manutentions à l'embarquement et au débarquement sont supporté dans des proportions variables par le chargeur, le transporteur ou le destinataire. Ces sont les conditions LINER TERMS qui déterminent cette répartition.

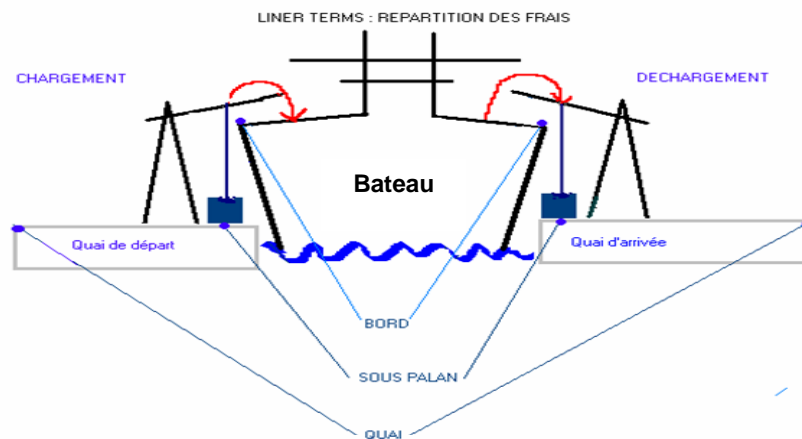
La pratique, conforme aux conditions de lignes régulières ou LINER TERMS envisage 3 possibilités de répartition de ces frais selon que les marchandises sont placées au départ et à l'arrivée du navire depuis quai, sous palan ou à bord du navire. Le croisement de ces combinaisons offre donc 9 possibilités de répartition.

Ainsi la Cie maritime qui supporte ces frais les intègre alors dans le "fret maritime". Elle les répercute ensuite au chargeur ou au destinataire selon l'incoterms du contrat de vente. Par exemple, un acheteur FOB serait en droit de réclamer au vendeur le remboursement de frais d'embarquement. En effet, ces derniers inclus dans le calcul du taux de fret facturé à l'acheteur auraient dû normalement être supportés par le vendeur.

Par contre, pour un vendeur CIF à qui le fret maritime a été facturé y compris les frais d'embarquement et de débarquement, il serait commercialement difficile de réclamer auprès de son client le remboursement des frais de manutention à l'arrivée.

Des variantes telles que FOB "stowed" ou "arrimé" et CIF "landed" ou "déchargé" permettent d'éviter les litiges. Dans le premier cas le vendeur prend à sa charge la totalité des frais d'embarquement y compris après le bastillage du navire, dans le deuxième cas il prend à sa charge les frais de débarquement. Il pourra donc les inclure dans son prix de vente.

Mais cela suppose que les parties intéressées au contrat de vente se soient respectivement informées auprès de leurs transporteurs sur les conditions de prise en charge des frais de manutention conventionnels.



Voici les principales conditions de fret employées dans le transport maritime international :

1. De bord à bord

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement, le navire supporte uniquement les frais de désarrimage. Le destinataire de la marchandise ou son représentant s'occupe des autres frais jusqu'à la mise à quai.

2. De bord à sous palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur.

3. De sous palan à sous palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur.

4. De sous palan à quai

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention. Sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à l'enlèvement de ses marchandises après le délais prévu par le connaissement maritime

5. De quai à quai

A l'embarquement, la seule obligation du chargeur est de mettre à disposition la marchandise à quai. Tous les frais de manutention pour la mise à bord sont à la charge du transporteur.

Au débarquement, la seule obligation du destinataire est de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime. Il ne supporte donc en principe aucun frais.