

Le trafic international de marchandises

Cet article fait suite à ceux que nous avons publiés jusqu'à présent sous le titre „Système tarifaire belge en transport de marchandises”. Nous avons néanmoins cru utile de compléter ce chapitre par une série de données pratiques concernant les opérations douanières, l'acheminement et le garage des wagons à l'exportation maritime, etc., matières assez peu connues en général. Cet aperçu est complété par une carte de Belgique indiquant les points frontières où peuvent se faire les opérations de dédouanement, ainsi que les entrepôts publics de l'intérieur.



I. SYSTÈME TARIFAIRE

1. Généralités.

Sur le plan international, le contrat de transport de marchandises est réglé dans la plupart de ses détails par la „Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer” (C.I.M.), mais il ne l'est que très imparfaitement pour un de ses éléments essentiels: le prix de transport.

Certes, la C.I.M. reprend en ses articles 9 et 10, un certain nombre de dispositions relatives aux tarifs, mais celles-ci renvoient toutefois aux tarifs nationaux.

Il est donc assez paradoxal que le chemin de fer expéditeur puisse s'engager à exécuter un transport à des conditions en général bien précisées, notamment en ce qui concerne le délai de livraison et la responsabilité, sans pouvoir indiquer le prix de transport qui sera appliqué.

Cette situation n'est pas sans présenter des inconvénients pour l'usager qui, à défaut de connaître le montant des frais de transport, se trouvera, pour son commerce international, dans une position plus difficile que pour son commerce intérieur.

L'expéditeur devant faire parvenir une marchandise à l'étranger sera amené intuitivement, à défaut d'indications sur les tarifs, à choisir la voie la plus courte, parce que celle-ci aura, a priori,

le plus de chance de lui offrir la voie la plus économique.

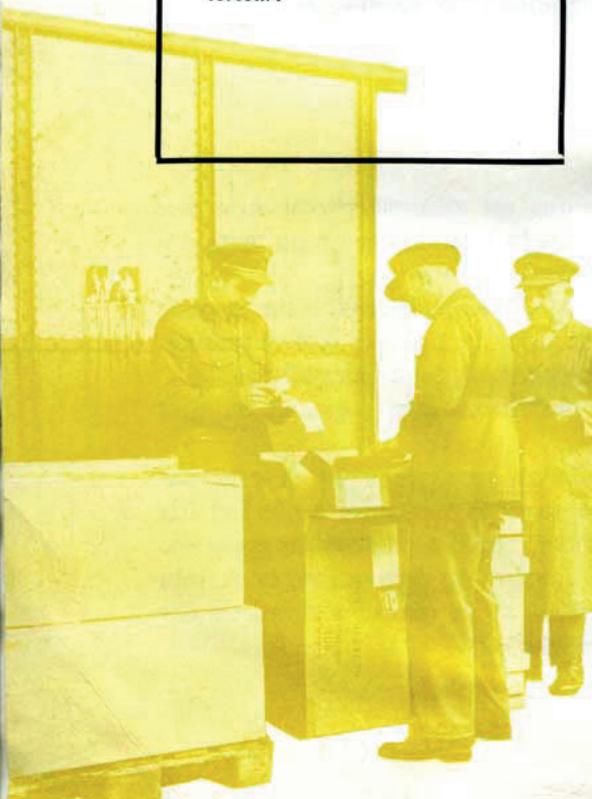
La consultation des tarifs intérieurs des réseaux empruntés lui montrerait cependant que par une voie détournée, mais forcément plus longue, il pourrait souvent bénéficier d'un prix de transport moins élevé.

Il est à noter à cet égard que tous les points frontières ne sont pas ouverts indistinctement à tous les trafics. En effet, dans un but de rationalisation, les réseaux ferroviaires européens ont décidé de canaliser les courants de trafic par des itinéraires bien équipés (voir Inf. S.N.C.B. n° 4 juillet 1961).

On conçoit aisément les difficultés auxquelles se heurterait l'expéditeur soucieux de rechercher, dans chaque cas, la taxation la plus favorable. Il devrait, en effet, s'astreindre à tenir à jour une documentation sujette à de nombreuses modifications, rédigée en des langues dont il ne comprendrait peut-être pas toutes les subtilités... tarifaires.

2. Les tarifs directs internationaux.

Les tarifs internationaux, élaborés de commun accord par plusieurs administrations ferroviaires, obvient heureusement à tous ces inconvénients, puisqu'ils permettent de déterminer rapidement les prix et les conditions de transport applicables à des expéditions de marchandises entre des gares appartenant à des réseaux différents.





Ces tarifs sont établis en tenant compte des principes suivants :

- le prix de transport, pour un itinéraire déterminé (souvent obligatoire) correspond à l'addition des taxes normales des réseaux empruntés. Par „taxes normales" on n'entend pas uniquement les tarifs généraux, mais aussi les tarifs spéciaux éventuellement applicables;
- ce prix est généralement remplacé par le prix le plus réduit obtenu pour les différents itinéraires pouvant être utilisés. Certains tarifs prévoient la possibilité d'acheminer les envois par plusieurs voies, au prix correspondant à celui de la voie la moins chère;
- certains tarifs directs sont d'application obligatoire.

3. Renseignements.

L'expéditeur peu familiarisé avec le trafic international peut s'abstenir de prescrire un itinéraire; le chemin de fer expédiera les marchandises en tenant compte des intérêts de son client.

Il est toutefois loisible à ce dernier de s'informer quant à l'existence de tarifs directs et, dans la négative, au sujet de l'itinéraire offrant les prix les plus économiques, en s'adressant aux bureaux de renseignements sur les transports internationaux de marchandises:

- 1) à Anvers (gare Bassins et Entrepôt) Tf 32.31.31.
- 2) à Bruxelles: Office belge du Commerce extérieur, 4 Galerie Ravenstein - Tf 13.41.10, postes 222 ou 223.

II. LES IMPORTATIONS

1. Formalités de douane. Itinéraire et prix de transport.

Sauf quelques exceptions, la douane autorise le dédouanement, au choix, des produits importés par chemin de fer, soit au bureau frontière, soit dans un entrepôt public quelconque à l'intérieur du pays.

Lorsque l'expéditeur (ou le destinataire, selon le cas, voir 2 ci-après) ne prescrit pas le lieu de dédouanement, le chemin de fer l'indique d'office (bureau frontière ou entrepôt), en tenant compte des exigences de l'exploitation. Dans ce cas, le prix de transport sur le parcours belge sera calculé sur la base de l'itinéraire le plus court entre le point frontière et le point de destination.

Le prix de transport est déterminé de même manière lorsque le client a indiqué comme lieu de dédouanement un entrepôt qui est en même temps la gare de destination.

Parcontre, (*) lorsque l'envoi est adressé à une gare autre qu'une gare-entrepôt et que l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) a prescrit le dédouanement dans un entrepôt, le prix de transport est calculé sur la base de la distance jalonnée par la gare-entrepôt; en outre, il est porté en compte une taxe supplémentaire dite „taxe d'arrêt" d'un montant de 200 F par wagon (50 F par expédition, pour les envois de détail).

(*) (dispositions applicables à partir du 1.1.1963).

Enfin, (*) la taxe de transit fixée actuellement à 40 F par wagon et 20 F par expédition de détail et qui, antérieurement, était mise à charge des envois dédouanés dans un entrepôt, est désormais comprise dans les frais de formalités lorsque ces opérations sont effectuées par le chemin de fer. Cette taxe reste due lorsque les opérations de dédouanement sont accomplies par l'expéditeur, le destinataire ou leur mandataire.

Le tarif des frais de formalités de douane prévoit également qu'au cas où une opération de dédouanement exige des sujétions anormales eu égard à sa complexité ou pour toute autre cause, une taxe supplémentaire calculée à raison de 50 F par demi-heure et par agent, est portée en compte.

2. Qui désigne le lieu de dédouanement ?

L'expéditeur a le droit d'indiquer en lettre de voiture (ou au bulletin d'expédition) le lieu de dédouanement.

Dans des circonstances déterminées, ce droit appartient toutefois au destinataire. En effet, si l'expéditeur n'a rien prescrit à ce sujet, le destinataire peut demander que le dédouanement s'effectue à la frontière ou ailleurs à l'intérieur du pays, en s'adressant à cet effet en temps utile au bureau frontière (ceci ne vaut toutefois que pour les wagons complets et non les envois de détail).

Le destinataire devra éventuellement



payer le supplément de frais de transport, résultant de son intervention.

3. Dédouanement par le chemin de fer ou par le destinataire.

Les formalités de douane à l'importation, tant dans une gare frontière que dans une gare-entrepôt, alors que l'envoi est destiné à une gare non pourvue d'un bureau de douane, s'effectuent uniquement par les soins du chemin de fer. Celui-ci dispose de déclarants en douane dans les bureaux frontières ainsi que dans les entrepôts publics de l'intérieur.

Le destinataire peut toutefois assister aux opérations douanières afin de fournir tous renseignements utiles, mais sa présence n'est pas expressément requise.

Lorsque le bureau entrepôt est en même temps gare de destination, le chemin de fer accepte d'effectuer à la demande du destinataire, les formalités de douane lorsque celles-ci ne sont pas remplies par le destinataire ou par son mandataire¹.

¹ Sauf si l'expéditeur a pris les frais de douane à sa charge ou lorsqu'il a demandé expressément la remise à domicile en lettre de voiture.

4. Envoi de documents et instructions nécessaires au dédouanement à effectuer par le chemin de fer.

A partir du moment où le destinataire est informé de l'arrivée de son envoi au lieu de dédouanement, il dispose d'une période s'étendant jusqu'au lendemain à 8 heures pour y faire parvenir les instructions requises en vue du dédouanement.

Si cette condition n'est pas remplie, des frais de chômage sont portés en compte.

5. Frais de chômage à charge de wagons à l'importation, à dédouaner à la gare-entrepôt par le destinataire ou par son mandataire.

Le régime ci-après est appliqué aux

wagons qui sont dédouanés par les soins du destinataire ou de son mandataire, et qui ont la gare-entrepôt comme destination finale:

- le délai pour le déchargement du wagon expire le lendemain de l'arrivée à 19 heures lorsque le destinataire a été informé de l'arrivée avant 16 heures.
- ce délai est prolongé jusqu'au surlendemain à 19 heures lorsque le destinataire a été informé après 16 heures.

Au delà de ces délais des frais de chômage dont le taux est fixé au double du taux ordinaire sont appliqués.

III. LES EXPORTATIONS

1. Formalités de douane - Itinéraire et prix de transport, frais de dédouanement. Dédouanement par le chemin de fer ou par l'expéditeur.

Les renseignements figurant aux rubriques correspondantes du chapitre „Importations” s'appliquent, par analogie, aux exportations. Il y a toutefois lieu de noter que l'exportation via un entrepôt est chose plutôt rare, les formalités étant la plupart du temps remplies aux bureaux frontières.

2. Exportation maritime. Droit de garage.

Les wagons chargés de marchandises destinées à l'exportation, qui arrivent dans une gare portuaire en vue du transbordement sur bateau, sont amenés gratuitement à un quai ou un hangar déterminé.

Une lettre de voiture doit accompagner chaque wagon ou lot de wagons destinés à un même quai ou hangar.

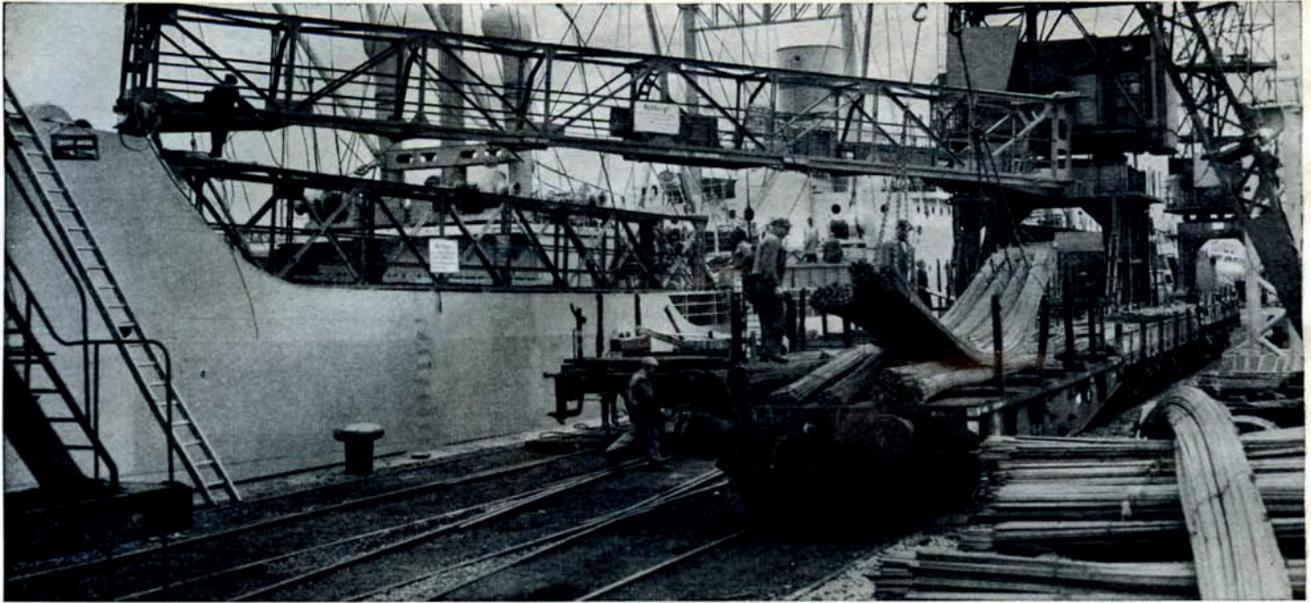
Le numéro du quai ou du hangar doit être clairement indiqué en lettre de voiture, en regard de la mention de la gare de destination. En général, les formalités de douane et d'embarque-

ment se font à l'intervention d'un commissionnaire-expéditeur ou d'une compagnie de navigation, avec lesquels le client a conclu un accord au préalable. Ceux-ci l'informent du numéro de quai ou de hangar à faire figurer en lettre de voiture.

DROIT DE GARAGE. — Comme l'arrivée des bateaux n'est pas toujours régulière, les expéditeurs courent le risque que le bateau ne soit pas amarré à quai au moment voulu et de devoir, soit laisser leurs marchandises sur les wagons, ce qui entraîne des frais de chômage, soit décharger les wagons, ce qui constitue également une opération coûteuse.

Afin de pallier ces inconvénients, le chemin de fer a instauré le système du „droit de garage” pour wagons de marchandises.

Moyennant un droit de 2 F ou 4 F par tonne (suivant la nature du produit), les envois comportant 5 wagons au moins, destinés à un même emplacement sur un quai d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge, ou de Bruxelles, peuvent bénéficier d'un délai d'attente de 3 jours ouvrables.



Au port d'Anvers le droit de garage est plus étendu encore pour les masses indivisibles de 2 tonnes au moins, pour les produits métallurgiques, la craie, le ciment et certaines marchandises fragiles.

3. Dispatching industriel.

Afin d'éviter aux expéditeurs les conséquences dommageables pouvant ré-

sulter de l'arrivée tardive des marchandises au port d'exportation, le chemin de fer a créé un service de „dispatching industriel”, lequel suit de près tout envoi recommandé en lui assurant notamment des correspondances rapides dans les gares d'escale et de formation. C'est ainsi, par exemple, qu'un wagon se trouvant prêt à partir aujourd'hui à midi dans une des gares desservant nos centres industriels tels que Charleroi, le Centre, la Basse-Sambre ou la région

liégeoise, peut atteindre Anvers demain à 8h30, ou même à 6h30 lorsqu'il s'agit d'un cas très urgent.

Le „dispatching industriel” entre en action sur demande expresse de l'expéditeur, adressée à la gare de départ. Le „dispatching industriel” peut, le cas échéant, également s'occuper de vos envois à l'exportation par voie terrestre, lorsque le fait de manquer une correspondance est de nature à entraîner des conséquences graves.

