

D

D/A : Documents against acceptance. Lors de l'établissement d'un contrat de transport, abréviation signifiant que les documents ont été remis contre l'acceptation du dit contrat.

D/A Clause : clause stipulant que le navire doit décharger sa cargaison en étant à flot.

DAF : Incoterm signifiant « *Delivered at frontier... named place* » (« Rendu frontière... lieu convenu »).

Le vendeur a donc dans ce type de contrat livré sa marchandise quand il l'a mise à disposition de l'acheteur à l'endroit et au lieu frontalier de livraison convenu, mais avant la frontière du pays adjacent, sur le véhicule d'approche non déchargé, à la date ou dans les délais convenus. Cette marchandise doit être dédouanée à l'exportation mais aucunement à l'importation. La frontière doit être clairement définie et précisée.

Le vendeur doit livrer la marchandise conformément au contrat de vente, fournir à ses frais la facture, un message électronique équivalent, ou la preuve de la conformité au contrat de vente. Il assume les frais liés à la vérification, à l'emballage et au marquage de la marchandise. Il doit prévenir l'acheteur dans un délai raisonnable de l'expédition de la marchandise au lieu convenu à la frontière et lui fournir toutes les informations nécessaires pour assurer la réception de la marchandise. Le vendeur conclut par conséquent, à ses frais, un contrat de transport pour acheminer la marchandise selon l'itinéraire le plus approprié en fonction de la marchandise jusqu'au lieu de livraison à la frontière et jusqu'à l'endroit* convenu. Si aucun endroit* n'est fixé ou déterminé par l'usage, le vendeur choisit celui qui lui sied le mieux au lieu de livraison convenu. Le vendeur supporte tous les risques de perte et de dommage jusqu'au lieu de livraison.

Le vendeur paye le transport pour l'acheminement de la marchandise au lieu de destination convenu. Le vendeur doit dédouaner la marchandise à l'exportation, il doit donc obtenir une licence d'exportation ou une autorisation officielle et effectuer les formalités douanières. Le vendeur est chargé le cas échéant, d'assurer le transit des marchandises par un ou plusieurs pays avant livraison. Le contrat de vente peut confier au vendeur, à la demande de l'acheteur, l'acheminement

de la marchandise jusqu'à sa destination finale, donc au-delà du lieu frontalier convenu. Dans ce cas, ce segment est à la charge et au risque de l'acheteur. Le vendeur peut refuser cette prestation. S'il l'accepte et assure le transport subséquent, le vendeur doit fournir à l'acheteur, aux risques et frais de ce dernier, le document de transport porte à porte depuis le point de départ du pays d'exportation jusqu'au point de déchargement dans le pays d'importation. L'acheteur doit alors, à ses frais, communiquer au vendeur si ce dernier les demande, les documents nécessaires. Ces documents peuvent être transmis par message équivalent électronique si les deux parties en conviennent. Le vendeur n'a aucune obligation d'assurance. Il doit également donner à ses propres frais au vendeur le ou les documents de transport usuels. Il doit fournir à l'acheteur, à sa demande et à ses frais, l'assistance nécessaire pour souscrire notamment un contrat d'assurance.

L'acheteur assume les risques de dommage ou de perte de la marchandise à partir du moment où la livraison a été effective. Il prend en charge les frais de déchargement pour prendre livraison de la marchandise au lieu de livraison convenu à la frontière. S'il est défaillant, il doit payer les frais supplémentaires occasionnés. Il doit assumer également tous les frais d'importation et d'inspection avant expédition, à moins qu'elle ne soit effectuée par les autorités officielles. S'il peut fixer le moment et/ou l'endroit de livraison au lieu convenu, il doit prévenir le vendeur dans un délai raisonnable.

Attention :

- Si l'une des parties ou les parties souhaitent que le vendeur prenne en charge la responsabilité de décharger la marchandise et qu'il assume les risques et frais de déchargement, ce point doit figurer impérativement dans le contrat de vente.
- Cet Incoterm peut être utilisé pour tout mode de transport pour l'acheminement d'une marchandise à une frontière terrestre.
- Dans le cas d'une livraison au port de destination, à bord d'un navire ou sur le quai, il ne faut pas utiliser ce terme, mais les termes DES* ou DEQ*.

Damage : sinistre, avarie. **Damage report :** rapport d'avaries.

Damco's Amazon : service de transport fluvial sur le madeira entre Porto Velho et Madeira ; temps de transit 7 jours.

Danois (détroits -) : voir « Détroits danois ».

Dardanelles (détroit des -) : voir « Détroit des Dardanelles ».

Dark blue box : ordinateur de bord conçu par Ubidata installé avec des composants standards *in-truck*. Ses fonctions peuvent être étendues à distance. Le transporteur peut lire le tachygraphe depuis son bureau et réaliser des mesurages additionnels de la consommation et du comportement derrière le volant. Il existe une version semi-remorque avec suivi de la température en option.

Darse (*harbour, basin, dock*) : terme d'origine arabe, désignant un plan d'eau rectangulaire, entouré de quais pour l'accostage des navires dans le port. La darse est souvent perpendiculaire au chenal d'accès ou au bassin principal. Autour de la darse sont implantés des terminaux plus ou moins spécialisés, tels des terminaux minéraliers ou conteneurisés.

Il existe différents types de darses : darse à flot*, darse à marée*. Aujourd'hui, on aménage de plus en plus de darses à marée. Les ports doivent transférer certains trafics, comme les trafics conteneurisés, de l'arrière-port vers des emplacements à marée, pour répondre à une demande pressante des armements qui aspirent à réduire leur coût d'exploitation. Ces derniers souhaitent optimiser les délais d'escale. Ils n'hésitent pas à abandonner la desserte d'un port, si celle-ci les contraint à franchir une écluse.

Pour satisfaire, cette demande pressante des armements spécialisés dans le trafic conteneurisé, le port d'Anvers a construit, depuis le début de la décennie quatre-vingt-dix, deux terminaux à marée. Il réalise, pour les années 2000/2001, une darse à marée sur la rive gauche de l'Escaut. Elle présentera une longueur de quai totale de 4 750 m répartie en deux versants, l'un de 2 600 m et l'autre de 2 150 m. Elle offrira une profondeur d'eau de 15 m. Tous les grands organismes portuaires mondiaux poursuivent des stratégies identiques.

Data : données.

Data Freight Receipt (DFR) : simple récépissé ou reçu attestant le chargement. Ce récépissé n'est en aucun cas négociable.

Dataming : exportation directe.

Dataminging : extraction de données*.

Data of issue : date d'émission d'un *bill of lading*, par exemple date du jour de départ du navire.

Data plate : plaque posée sur le conteneur indiquant le poids brut, la tare et les dimensions extérieures d'un conteneur. Ces dimensions sont souvent uniquement indiquées en mesures anglaises (voir les croquis à « Conteneur »).

Datawarehousing : 1. Terme utilisé pour désigner un code barres. 2. Système informatique de stockage global de données de gestion de format et d'origine diverses incluant souvent une application interprétative de *dataminging*.

Date d'appareillage prévue d'un navire d'un port donné : *estimial time of sailing* (ETS).

Date d'arrivée garantie : *schedule-day agreement*.

Date d'arrivée prévue d'un navire dans un port : *estimated time of arrival* (ETA).

Date de départ prévue d'un navire d'un port considéré : *estimated time of departure* (ETD).

Date de prise en charge : *acceptance date*.

Date de renouvellement : *renewal date*.

Date of issue : date d'émission.

DAU : Document administratif unique. Il s'agit d'un document douanier utilisé pour le transport communautaire. Il est utilisé pour tous les modes de transport. Ce document comporte plusieurs feuillets. Les feuillets 5-6-7 doivent accompagner les marchandises. Il existe deux modèles différents à utiliser en fonction du régime douanier des marchandises : le modèle T₁ et le modèle T₂.

Le modèle T₁ est un permis de transit accordé à des marchandises qui proviennent d'un pays tiers et qui transitent, par exemple, par un port et qui sont à destination d'un pays membre de l'Union européenne. Elles ne sont dédouanées que sur le lieu de destination. Le modèle T₂ est un permis de transit accordé à des marchandises en provenance d'un pays tiers qui ont été dédouanées sur leur lieu de départ.

Au sein de l'Union européenne, malgré la libéralisation du marché depuis le 1^{er} janvier 1995, il faut établir un document T₂ pour l'acheminement de certaines marchandises ou dans certains types d'envoi :

- pour certaines marchandises : alcool, tabac... ;
- si une marchandise à destination d'un pays de l'Union européenne doit transiter par un pays tiers, qu'il appartienne ou non à l'AELE. Exemple : Allemagne-Italie par la Suisse.

Ce document est obligatoire pour les transports de produits agricoles en provenance de l'Espagne et du Portugal.

Daytime : travail pendant la journée.

Day-tripper : touriste qui ne séjourne pas plus de 72 heures dans le lieu qu'il visite. Il effectue par conséquent un court séjour.

DB : voir « Deutsche Bahn ».

DB Netz : gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire allemande. Elle attribue des slots et la fixation des tarifs.

DC : *Deviation clause*. Clause de déroutement utilisée en transport maritime.

DCA : *Department of civil aviation*.

DCS : Dispositions complémentaires spéciales liées à la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer. Ces dispositions figurent dans la tarification ferroviaire internationale.

DCU : Dispositions complémentaires uniformes liées à la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer. Ces dispositions sont établies par le CIT* (Comité international des transports ferroviaires).

D/D (*door to door*) : point à point, de l'usine ou de l'entrepôt de départ jusqu'à l'entrepôt ou le lieu de destination. Cette expression caractérise un service ou une offre tarifaire globale.

DDE : Direction départementale de l'équipement, en France.

DDO : *Dispatch decharging only*.

DDP : Incoterm signifiant « *Delivered duty paid... named place of destination* » (« Rendus droits acquittés... lieu de destination convenu »).

Le recours à cet Incoterm implique que le vendeur livre la marchandise dédouanée à l'importation et non déchargée au lieu de destination convenu.

Le vendeur doit en conséquence prévenir l'acheteur dans un délai convenable des délais et de la date de livraison convenus au lieu de destination convenu. Il lui donne obligatoirement les informations nécessaires pour qu'il puisse prendre livraison de la marchandise dans de bonnes conditions.

Le vendeur fournit la marchandise, une facture ou un message électronique équivalent ou une preuve de conformité. Il doit procéder à ses frais à sa vérification, à son emballage, à son marquage. Il doit souscrire à ses frais un contrat de transport pour la marchandise jusqu'au lieu de destination convenu. En l'absence

d'endroit spécifique convenu, il détermine seul l'endroit qui lui convient le mieux au lieu de destination convenu. Il doit fournir à l'acheteur, toujours à ses frais, le ou les documents de transport usuel*, voire le bon de livraison qui autorise ce dernier à réclamer la marchandise au transporteur au port de destination convenu. S'ils en sont d'accord ces documents peuvent être transmis de façon informatisée. Il n'a aucune obligation à souscrire une assurance. Il doit obtenir à ses frais la licence d'exportation et d'importation ou toute autre autorisation officielle, et si nécessaire effectuer les démarches douanières au transit de la marchandise à travers un état ou plusieurs états ainsi que le cas échéant les frais et taxes et autres redevances exigibles. Par conséquent il assume la responsabilité de tous les risques de perte et dommage que la marchandise peut courir jusqu'à sa livraison.

L'acheteur doit payer le prix prévu dans le contrat de vente et prendre livraison de la marchandise. Une fois la livraison faite, il supporte seul les risques de perte et de dommage. Il doit accepter le document de transport si ce dernier est conforme au contrat de vente. Il n'a obligation de souscrire ni contrat de transport, ni d'assurance. Il règle les frais d'inspection de la marchandise avant expédition sauf si cette dernière est effectuée par les autorités du pays considéré. Il doit fournir au vendeur, qui peut en avoir besoin, les documents relatifs à la marchandise émis dans le pays d'importation. S'il a la faculté de déterminer le moment et/ou le lieu de la livraison au port de destination convenu, il doit en prévenir le vendeur à l'avance pour qu'il puisse prendre les dispositions nécessaires.

Attention :

- Il est possible d'exclure certains frais exigibles à l'importation comme la TVA à la charge du vendeur si les parties en sont d'accord à condition que ceci soit mentionné dans le contrat de vente.
- Le terme DDP est utilisé pour tout mode de transport.
- Si la livraison est effectuée au port de destination convenu à bord du navire c'est le terme DES* qu'il faut utiliser. Si elle est effectuée sur le quai, c'est le terme DEQ*.
- Si l'acheteur doit supporter tous les risques et coûts liés à l'importation, il faut recourir à l'Incoterm DDU.
- Si le vendeur ne peut obtenir la licence d'importation, il ne faut pas recourir à ce terme.