**Transport maritime et assurance**

1. Les frais de transport constituent un élément important sur le coût des biens achetés par les Unités opérationnelles et livrés au site de projet désigné. Par conséquent, le contrat doit préciser le moyen de transport et les conditions en matière d’assurance devant être émises par le Fournisseur. Le fret ou les coûts de services liés au transport sont particulièrement essentiels lorsqu’une demande d’approvisionnement est émise pour des pays enclavés. En général, les coûts de fret représentent entre 10 et 15 % du coût total des biens.

**Moyens de transport**

1. Les cinq principaux moyens de transport de fret – maritime, ferroviaire, routier, aérien et colis postal – sont utilisés, individuellement ou en combinaison, dans le cadre du transport international. Les Unités opérationnelles devraient tenir compte des moyens de transport à la fois économiques et efficaces. En général, les frais de transport ferroviaire, routier et aérien sont relativement plus élevés que ceux du fret maritime, c’est pourquoi le PNUD recommande le transport maritime. Toutefois, pour assurer une bonne prestation, il est conseillé de choisir un navire de conférence, qui fonctionne le long d’itinéraires précis et de ports servant d’escale préétablis.
2. Les termes du commerce international (International Commercial Terms, INCOTERMS) définissent les obligations de l’acheteur et du vendeur concernant l’expédition de biens. Les termes [INCOTERMS 2020](https://www.kn-portal.com/incoterms_2020/) régiront les conditions d’expédition de tous les contrats du PNUD.
3. Les termes couramment utilisés lors de l’approvisionnement du PNUD sont les suivants :
4. En ce qui concerne l’approvisionnement effectué sur le plan local, il est conseillé d’utiliser le terme «FCA » (franco transporteur) ;
5. En ce qui concerne l’approvisionnement effectué à l’échelle internationale dont le transport est organisé par l’Unité opérationnelle, il est conseillé d’utiliser le terme « FOB » (franco à bord) ou « FCA », en fonction du pays de destination où les biens doivent être livrés ;
6. En ce qui concerne l’approvisionnement à l’échelle internationale pour lequel le Fournisseur organise le transport, il est conseillé d’utiliser le terme « CPT » (port payé jusqu’à) ;
7. En ce qui concerne l’approvisionnement à l’échelle internationale pour lequel le Fournisseur organise le transport et l’assurance, il est conseillé d’utiliser le terme « CIP » (port payé jusqu’à) ; et
8. En ce qui concerne l’approvisionnement à l’échelle internationale où le PNUD décide que le Fournisseur prend en charge tous les risques et frais liés au transport des biens vers le pays de destination, il est conseillé d’utiliser le terme « DDU » (rendu droits non acquittés). Veuillez noter que cette méthode est coûteuse et ne devrait être utilisée que lors des opérations d’urgence ou pour l’approvisionnement de fournitures médicales.
9. Toutes les conditions susmentionnées doivent être mises en un lieu/point de destination désigné.

**Marquage**

1. Pour faciliter l’identification des biens et leur manipulation pendant le transport, les fournisseurs devraient être invités à apposer des « marques d’expédition » sur tous les colis :
2. Destinataire ;
3. Destination ;
4. Port de déchargement ;
5. Identification du projet ;
6. Numéro de commande ; et
7. Numéro du dossier

**Réception de l’envoi**

1. Lorsqu’un envoi est livré au destinataire (c.-à-d., transitaire, Unité opérationnelle), il est de pratique courante pour le transporteur de demander un reçu. En même temps, le destinataire devrait procéder à une inspection superficielle des colis par rapport à tous les documents d’expédition. S’il est en bon état apparent, il est recommandé de donner un endossement (p. ex., « reçu en bon état externe – contenu non vérifié »). Toutefois, si des signes de détérioration sont visibles, le reçu doit comporter les réserves nécessaires (p. ex., « caisses brisées », « contenu manquant », « cartons ouverts présentant des signes de chapardage »). Dans la mesure du possible, les colis devraient être pesés afin de déterminer les différences entre les poids déclarés et les poids réels, en consignant toute anomalie relevée sur les bons de livraison.

**Assurance des marchandises**

1. Pendant le transport et le stockage, toutes les marchandises sont exposées à un ensemble de risques, tels que les dommages, le chapardage et le vol, la casse, la non-réception d’une partie ou de la totalité d’un envoi. L’assurance des marchandises offre donc une protection contre de potentielles pertes financières résultant de tels risques. Les Unités opérationnelles doivent veiller à ce que les conditions suivantes soient respectées :
2. La protection des biens exposés à des risques, notamment aux guerres, aux grèves, aux émeutes et aux troubles civils.
3. La durée de la couverture d’assurance est suffisante et couvre la période de transport d’un « entrepôt à l’autre », y compris un minimum de 30 jours, estimé pour le stockage sur le site de destination.
4. Les biens sont assurés selon l’ensemble coût, assurance et valeurfret (CIF) plus un pourcentage convenu en fonction de la valeur, s’élevant généralement à 10 %, pour refléter le coût indirect de l’Unité opérationnelle pour la couverture ou le remplacement des biens.
5. Les polices d’assurance des marchandises du PNUD sont négociées et tenues à jour par le Bureau des conseils juridiques et de l’appui aux achats (Office of Legal and Procurement Support, OLPS).

1. En cas de dommage ou de perte, le personnel responsable de l’approvisionnement devrait contacter le souscripteur d’assurance dans la semaine suivant cette découverte pour obtenir des conseils supplémentaires.

**Transitaires**

1. Les transitaires, également appelés commissionnaires de transport ou courtiers de fret, agissent en qualité de commissionnaires de transport internationaux, agents en douane ou courtiers en douane aux fins de l’accomplissement des formalités et des opérations liées aux envois.

1. Généralement employés pour recevoir des biens consignés lorsque le personnel du PNUD n’est pas physiquement présent, les transitaires procèdent rapidement au dédouanement et à la collecte des biens susceptibles d’être perdus ou chapardés. Les Unités opérationnelles doivent transmettre au transitaire concerné tous les documents nécessaires (c.-à-d., la lettre de transport, les instructions d’expédition) en vue du dédouanement des biens en transit.
2. [Chambre de commerce internationale](http://www.iccwbo.org/)
3. [Assurance des marchandises du PNUD](https://intranet.undp.org/unit/bom/pso/SitePages/Cargo%20Insurance.aspx)

Disclaimer: This document was translated from English into French. In the event of any discrepancy between this translation and the original English document, the original English document shall prevail.

Avertissement: Ce document a été traduit de l'anglais vers le français. En cas de divergence entre cette traduction et le document anglais original, le document anglais original prévaudra.