



Federation for **ED**ucation in **E**urope
Fédération Européenne Des Ecoles

FEDERATION EUROPEENNE DES ECOLES
FEDERATION FOR EDUCATION IN EUROPE

ONG dotée du statut participatif auprès du Conseil de l'Europe
INGO enjoying participatory status with the Council of Europe

UE D - TECHNIQUES PROFESSIONNELLES

Bachelor européen transport et logistique

UC D31

Corrigé

Type d'épreuve : Rédaction (Etude de cas)

Durée : 6 heures

Session : Octobre 2019

⇒ Dossier 1 - Préparation et expédition des marchandises vers Accra (Ghana)

Question 1

Elaborez le plan de chargement optimal d'une palette en prenant soin de justifier vos calculs.

3 points (1 point pour le nombre de cartons, 1 point pour le poids brut du carton et 1 point pour le poids du chargement)

- Hauteur maximale de chargement pour une palette : $220 - 15 = 205$ cm utiles
- Calcul du nombre de cartons par palette
 - sur la longueur : $120 / 29 = 4,13$ soit 4 cartons
 - sur la largeur : $100 / 33 = 3,03$ soit 3 cartons
 - sur la hauteur : $205 / 9 = 22,77$ soit 22 cartons

$4 \times 3 \times 22 = 264$ cartons

Poids net de l'envoi : 21,120 T

$21,120 / 5\ 340$ cartons = 0,395 T arrondis à = 4 kg net /carton

Poids net d'un carton : 4 kg

Tare d'un carton : 0,350 kg

Soit un poids brut d'un carton : $4 \text{ kg} + 0,350 \text{ kg} = 4,35 \text{ kg}$

Poids du chargement : $4,35 \text{ kg} \times 264$ cartons = 1 148,4 kg

En sachant que la charge maximale d'une palette est de 1 500 kg, le poids du plan de chargement optimal d'une palette étant inférieur à ce maximum, il est compatible.

Question 2

Déterminez le nombre de palettes nécessaires par expédition.

1 point

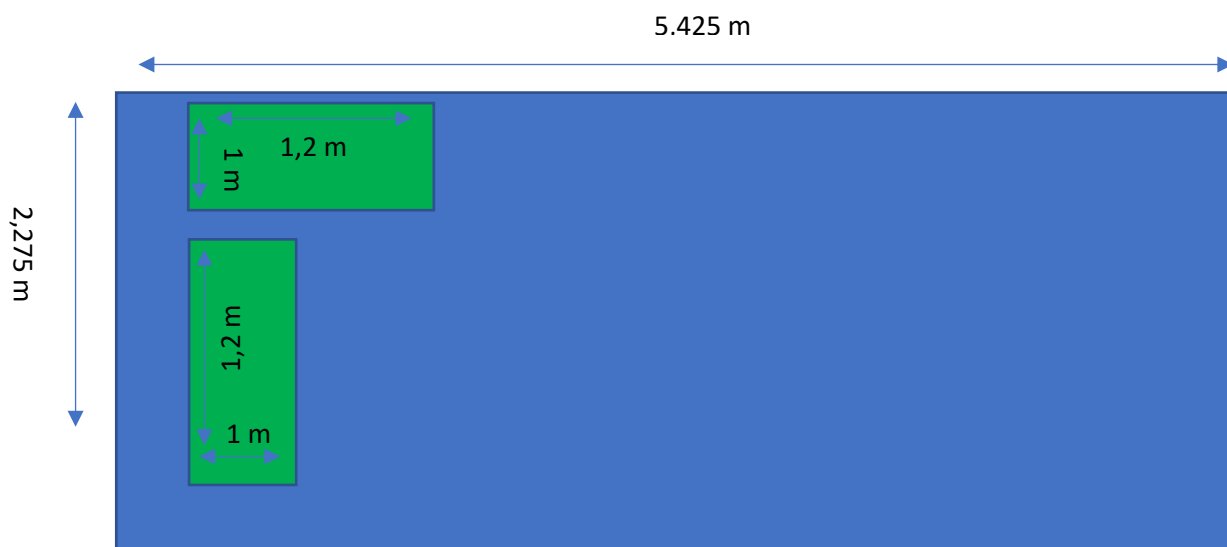
$5\ 340$ cartons au total / 264 par palette = 20,22 arrondis à 22 palettes nécessaires pour l'expédition

Question 3

Proposez un plan de chargement optimal pour chaque type de conteneur. Vous en déduirez le nombre et le type de conteneur (s) nécessaire (s) à l'expédition.

10 points (2 points pour le nombre de palettes par type de conteneur (soit 4 points au total), 1 point pour le nombre de palette par niveau par type de conteneur (soit 2 points au total) et 2 points pour la vérification de la CU par type de conteneur (soit 4 points au total)

1) Plan de chargement optimal pour un conteneur Reefer 20'



En tenant compte de la taille d'une palette et des dimensions du conteneur, il est possible de placer les palettes en fonction de leur largeur et de leur longueur.

Comme indiqué sur le schéma :

- 2 palettes sur la largeur du conteneur : $1,2 + 1 = 2,2$ m sur une largeur maximale de 2,275 m (une palette placée dans le sens horizontal et une dans le sens vertical)
- En plaçant les palettes horizontalement, il est possible de mettre 4 palettes sur la longueur ($4 \times 1,2 = 4,80$ m sur une longueur maximum de 5,425 m)
- En plaçant les palettes verticalement, il est possible de mettre 5 palettes sur la longueur ($1 \times 5 = 5$ m sur une longueur maximale 5,425 m)

Ce qui revient à pouvoir charger 9 palettes par niveau (5 + 4)

Hauteur de 22 cartons : 22×9 cm = 198 cm

Hauteur du plateau de la palette : 15 cm

Hauteur totale d'une palette : 213 cm soit 2,13 m

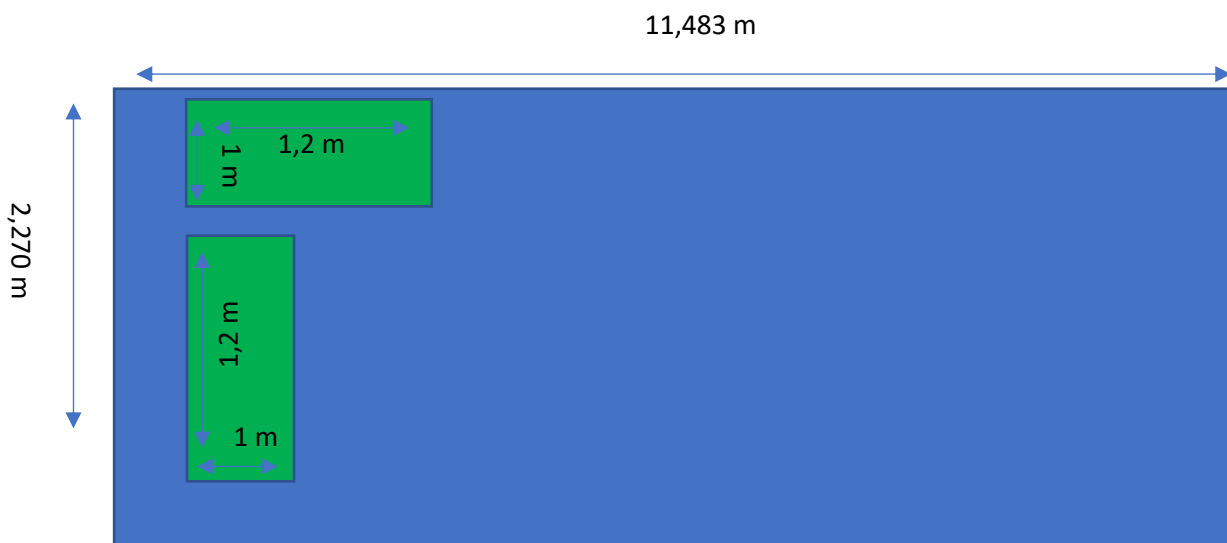
Hauteur utile du conteneur = 2,26 m donc chargement possible sur un seul niveau

Vérification par rapport à la Charge Utile (CU) du conteneur :

Poids des cartons + Poids des plateaux des palettes = $(1\ 148,4$ kg + 15 kg) \times 9 = 10 470,6 kg

10 470,6 kg est inférieur à la charge utile du conteneur (20 800 kg), notre chargement est donc possible

2) Plan de chargement optimal pour un conteneur Reefer 40



En tenant compte de la taille d'une palette et des dimensions du conteneur, il est possible de placer les palettes en fonction de leur largeur et de leur longueur, soit :

Comme indiqué sur le schéma :

- 2 palettes sur la largeur du conteneur : $1,2 + 1 = 2,2$ m sur une largeur maximale de 2,270 m (une palette placée dans le sens horizontal et une dans le sens vertical)
- En plaçant les palettes horizontalement, il est possible de mettre 9 palettes sur la longueur ($9 \times 1,2 = 10,80$ m sur une longueur maximum de 11,483 m)
- En plaçant les palettes verticalement, il est possible de mettre 11 palettes sur la longueur ($11 \times 1 = 11$ m sur une longueur maximale 11,483 m)

Ce qui revient à pouvoir charger 20 palettes par niveau ($9 + 11$)

Comme calculé précédemment, la hauteur d'une palette est 2,13 m ce qui est inférieur au 2,197 m du conteneur, il est donc possible de charger sur un niveau.

Vérification par rapport à la Charge Utile (CU) du conteneur :

Poids des cartons + Poids des plateaux des palettes = $(1\ 148,4\ \text{kg} + 15\ \text{kg}) \times 20 = 23\ 268\ \text{kg}$

23 268 kg sont inférieurs à la charge utile du conteneur (25 580 kg), notre chargement est donc possible

Etant donné que nous avons 20 palettes à expédier, il faut choisir le conteneur Reefer 40'.

Question 4

Précisez l'intérêt pour Bjorg Bonneterre et Compagnie d'optimiser l'empotage des conteneurs.

1 point

Cela nous permet de réaliser des économies sur les divers coûts par conteneur car nous aurons besoin de n'empoter qu'un seul conteneur Reefer 40' au lieu de 3 si nous optons pour le Reefer 20'.

Question 5

Calculez la valeur FOB Port d'Accra de l'expédition.

6 points (2 points pour la valeur EXW Tamale, 2 points pour le coût du transport ferroviaire et 0,5 points pour les autres items)

		en euros
Valeur EXW Tamale	4,35 € par carton x 5 340 cartons	23 229,00
Conteneurisation	317 CEDI / 5,81	54,56
Transport par voie ferroviaire	<p>Poids brut du conteneur :</p> <p>23 268 kg + 4 500 kg (poids à vide)</p> <p>= 27 768 kg</p> <p>27,768 T est supérieur à 25 T</p> <p>donc on retient 826 CEDI par EVP pour un conteneur de 20'</p>	
	826 x 2 (car conteneur de 40') / 5,81	284,33
Formalités douanières à l'export	182 / 5,81	31,32
Frais de passage portuaire	568 / 5,81	97,76
FOB Port d'Accra		23 696,97

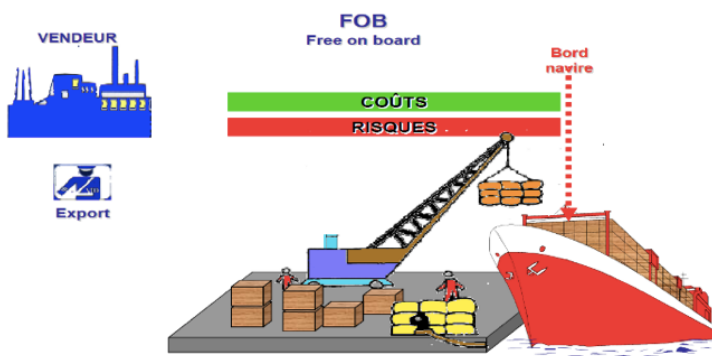
Question 6

Expliquez la pertinence de l'utilisation de l'incoterm FOB Port d'Accra pour Bjorg Bonneterre et Compagnie.

3 points

Source : <http://www.hps-trade.co.th/about-incoterms>

En termes de risques et de coûts : en qualité d'acheteur, Bjorg Bonneterre et Compagnie ne supporte les risques et les coûts qu'à partir du moment où la marchandise a été chargée et arrimée à bord du navire (les risques et les coûts du pré acheminement et du passage portuaire jusqu'à la mise à FOB sont de la responsabilité du vendeur)



En terme de douane export : le vendeur s'occupe des différentes formalités douanières et des contrôles phytosanitaires et il doit produire les documents nécessaires. Cela est plus simple pour Bjorg Bonneterre et Compagnie et les décharges de cette responsabilité.

Ces avantages sont cependant à nuancer dans la mesure où Bjorg Bonnetterre et Compagnie fait appel à un commissionnaire de transport (ce qui n'exclue donc pas des coûts et des risques).

⇒ Dossier 2 - Organisation du transport au départ d'Accra (Ghana)

Question 1

Déterminez le coût du transport maritime.

4 points

		en euros	
		Port de Rotterdam	Port de Fos Cavaou
Coût du fret maritime de base pour un Reefer 40'	2 580 USD / 1,12	2 303,57	3 258,93
	3 650 USD / 1,12		
Utilisation d'un conteneur spécialisé	500 USD / 1,12	446,43	446,43
BAF	2 303,57 x 6 % 3 258,93 x 6 %	138,21	195,53
THC	57,50 x 2 (car Reefer 40') 65 x 2	115	130
ISPS		10	14
Total		3 013,21	4 044,89

Question 2

Calculez le coût de l'assurance du transport maritime.

4 points (1 points pour le calcul du CFR pour chaque port de destination, 1 point pour la formule de calcul du coût d'assurance et 1 point pour chaque coût d'assurance)

1) Coût de l'assurance pour l'acheminement au Port de Rotterdam

Coût de l'assurance : CIF – CFR

Il faut en premier lieu calculer la valeur CFR Port de Rotterdam

FOB Port d'Accra	23 696,97
Coût du transport maritime	3 013,21
THC à déduire	115,00
CFR Port de Rotterdam	26 595,18

La prime d'assurance représente 0,3 % de la valeur CIF + 10 %

$$\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - (1,1 \times \text{taux d'assurance} / 100))$$

$$\text{CFR} + \text{assurance} = \text{CIF}$$

$$\text{CFR} + \text{assurance} \times 1,1 \text{ CIF} = \text{CIF}$$

$$\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - (1,1 \times 0,3 / 100))$$

$$\text{CIF} = 26 595,18 / 0,9967$$

$$\text{CIF} = 26 683,23$$

$$\text{CIF} - \text{CFR} = \text{coût de l'assurance}$$

$$26 683,23 - 26 595,18 = \mathbf{88,05}$$

2) Coût de l'assurance pour l'acheminement au Port de Fos Cavaou

Coût de l'assurance : CIF – CFR

Il faut en premier lieu calculer la valeur CFR Port de Fos Cavaou

FOB Port d'Accra	23 696,97
Coût du transport maritime	4 044,89
THC à déduire	130,00
CFR Port de Rotterdam	27 611,86

La prime d'assurance représente 0,3 % de la valeur CIF + 10 %

$$\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - (1,1 \times \text{taux d'assurance} / 100))$$

$$\text{CFR} + \text{assurance} = \text{CIF}$$

$$\text{CFR} + \text{assurance} \times 1,1 \text{ CIF} = \text{CIF}$$

$$\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - (1,1 \times 0,3 / 100))$$

$$\text{CIF} = 27 611,86 / 0,9967$$

$$\text{CIF} = 27 703,28$$

$$\text{CIF} - \text{CFR} = \text{coût de l'assurance}$$

$$27 703,28 - 27 611,86 = \mathbf{91,42 \text{ €}}$$

Question 3

Etablissez la liquidation douanière.

4 points (2 points pour les valeurs première destination et 2 points pour les liquidations douanières)

1) Liquidation douanière pour un acheminement au Port de Rotterdam

En euros

Valeur en Douane CIF Port de Rotterdam	26 683,23 arrondis à 26 683,00
THC Port de Rotterdam	115,00
Frais de transit NSTI	82,65
Contrôle phytosanitaire à l'entrée dans l'UE	65,00
Transport Rotterdam - Mons	360,00
Transport Mons – St Genis Laval	1 400,00
Valeur première destination	28 705,65 arrondis à 28 705,00

Origine marchandise : Ghana (Pays ACP, donc préférence tarifaire : 0 % de droits de douane)

Produit alimentaire : TVR (5,5 %)

Pas de TPF

	Assiette	Quotité	Montant
Droit de douane	26 683	exempté	-
TPF	-	-	-
TVR	28 705	5,5 %	1578,77 arrondis à 1578,00
Total			1 578,00 €

2) Liquidation douanière pour un acheminement au Port de Fos Cavaou

En euros

Valeur en Douane CIF Port de Fos Cavaou	27 703,28 arrondis à 27 703,00
THC Port de Fos Cavaou	130,00
Frais de transit NSTI	95,65
Contrôle phytosanitaire à l'entrée dans l'UE	79,00
Transport Fos Cavaou – St Genis Laval	1 190,00
Valeur première destination	29 197,65 arrondis à 29 197,00

Origine marchandise : Ghana (Pays ACP, donc préférence tarifaire : 0 % de droits de douane)

Produit alimentaire : TVR (5,5 %)

Pas de TPF

	Assiette	Quotité	Montant
Droit de douane	27 703	exempté	-
TPF	-	-	-
TVR	29 197	5,5 %	1605,83 arrondis à 1 605,00
Total			1 605,00 €

Question 4

Déterminez la valeur DDP St Genis Laval pour l'envoi et en déduire le coût d'un carton.

6 points (2 points pour chaque valeur DDP et 1 point pour chaque valeur par carton)

1) Valeur DDP St Genis Laval pour l'acheminement au Port de Rotterdam

En euros

Valeur DAP St Genis Laval		28 705,65
Liquidation douanière		1 578,00
Frais de dédouanement à l'importation (HAD)	0,06 % de 26 683,00 (valeur CIF Rotterdam arrondie)	16,00
TVA	(95,00 + 16) x 20 %	21,76
Valeur DDP St Genis Laval		30 416,41

Soit une valeur DDP par carton de : $30\,416,41 / 5\,340 = 5,70 \text{ €}$

2) Valeur DDP St Genis Laval pour l'acheminement au Port de Fos Cavaou

En euros

Valeur DAP St Genis Laval		29 197,65
Liquidation douanière		1 605,00
Frais de dédouanement à l'importation (HAD)	0,06 % de 27 703,00 (valeur CIF Rotterdam arrondie)	16,62
TVA	(95,00 + 16,62) x 20 %	22,32
Valeur DDP St Genis Laval		30 936,59

Soit une valeur DDP par carton de : $30\,936,59 / 5\,340 = 5,79 \text{ €}$

Question 5

Choisissez une des deux solutions d'acheminement et justifier votre choix.

2 points (1 point pour la solution retenue et 1 point pour la réflexion quant à la distribution des produits)

La différence de prix par carton est de 9 centimes entre un acheminement par le Port de Rotterdam par rapport à un acheminement par le port de Fos Cavaou, la solution par Rotterdam sera donc à retenir.

Cela permettra aussi une distribution plus facile des produits sur le Benelux et le Nord de la France au départ de Mons.

⇒ Dossier 3 - Choix d'une nouvelle organisation pour l'acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval

Question 1

Déterminez la durée d'acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval pour chaque hypothèse en tenant compte de la réglementation sociale européenne.

12 points (4 points pour chacun des calculs des durées d'acheminement et 4 points pour la conclusion)

1) Acheminement par la route du Port de Rotterdam à St Genis Laval

- 875 km à 65 km/h, donc $875 / 65 = 13,46$ heures de conduite
- Chargement + déchargement : 0,5 h + 0,5 h = 1 heure

	Durées	Durées cumulées
Chargement	0,5 h	0,5 h
Conduite	4,5 h	5,00 h
Pause (45 mn)	0,75 h	5,75 h
Conduite	4,5 h	10,25 h
Repos journalier	11 h (9 h possible)	21,25 h (19,25 h possible)
Conduite	4,5 h	25,75 h
Pause (45 mn)	0,75 h	26,50 h
Déchargement	0,5 h	27,00 h

2) Acheminement par transport combiné

	Durées	Durées cumulées
Chargement à Rotterdam	0,5 h	0,5 h
Rotterdam - Lille	226 km à 65 km/h	4 h
Lille – Macon	10 h	14 h
Macon – St Génis Laval	82 km à 65 km / h	15,26 h
Déchargement	0,5 h	15,76 h

L'acheminement de la marchandise par la route prend 27 h alors que celui par transport combiné n'est que de moins de 16h. Le transport combiné est donc plus rapide et offre une plus grande flexibilité car il n'y a pas de repos journalier et de pauses notamment.

Question 2

Calculez le coût total de l'acheminement Rotterdam - St Genis Laval pour chaque hypothèse et en déduire le prix de vente.

14 points (2 points pour le calcul du temps de service de chaque hypothèse, 4 points pour le calcul du coût de revient de chaque hypothèse, 2 points pour le calcul du prix de vente de chaque hypothèse)

1) Acheminement par la route du Port de Rotterdam à St Genis Laval

Calcul du temps de service : Conduite + chargement + déchargement : 13,5 h + 1 h = 14,5 h

Temps de service journalier dans l'entreprise : 10 h

Donc : $14,5 / 10 = 1,45$ jours

Calcul du coût de revient

			En euros	
Coûts kilométriques variables en €	<i>Carburant</i>	0,372	0,568	
	<i>Pneumatiques</i>	0,038		
	<i>Entretien</i>	0,121		
	<i>Péages</i>	0,037		
Distance Rotterdam – St Genis Laval : 875 km	875 km x 0,568 € km		497,00 €	
Coûts journaliers du personnel roulant en €	<i>Salaires et charges</i>	172,64	200,79	
	<i>Frais de déplacement</i>	28,15		
	200,79 € x 1,45 jours			
Coûts fixes journaliers du véhicule en €	<i>Assurances</i>	12,60	87,86	
	<i>Taxes</i>	2,54		
	<i>Détention véhicule moteur</i>	55,57		
	<i>Détention véhicule tracté</i>	17,15		
	87,86 x 1,45 jours		127,39 €	
Coûts de structure journaliers en €	79,42 x 1,45 jours		115,16 €	
Coût de revient total			1 030,69 €	

Calcul du prix de vente

Marge de 18 % du coût total d'exploitation

$1\,030,69 + 18\% = 1\,216,21$ €

2) Acheminement par transport combiné

Calcul du coût de revient

En euros

Rotterdam - Lille		180,00
Lille - Macon	Poids brut du conteneur : 27,768 T (cf. Q5 du dossier 1) Le poids brut du conteneur est donc supérieur à 25,5 T	753,00
Macon – St Genis Laval	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distance aller-retour : 82 x 2 = 164 km ▪ Temps de conduite (164 km / 65 km h = 2,52 h ▪ Temps de chargement et déchargement : 1 h <p>Total : 3,52 h</p> <p>3,52 h / 10 (temps de service journalier) = 0,352 jours arrondis à 0,35 jour</p> <p>Coûts kilométriques (sans péage) : 0,531 x 164 km</p> <p>Coûts journaliers du personnel roulant : 200,79 x 0,35</p> <p>Coûts fixes journaliers du véhicule : 87,86 x 0,35</p> <p>Coûts de structure journaliers : 79,42 x 0,35</p>	<p>87,08</p> <p>70,28</p> <p>30,75</p> <p>27,80</p>
Coût de revient total		1 148,91 €

Calcul du prix de vente

Marge de 18 % du coût total d'exploitation

$$1\ 148,91 + 18\ \% = 1\ 355,71\ \text{€}$$

Question 3

Comparez les deux hypothèses d'acheminement en tenant compte des aspects qualitatifs et quantitatifs et préconisez une solution à soumettre à Bjorg Bonnetterre et Compagnie.

4 points

Plusieurs arguments permettent de motiver le choix du transport combiné ; à savoir :

Cette hypothèse de transport permet de combiner tous les avantages des différents moyens de transport disponibles :

- Capacité de transport en grandes quantités sur de longues distances.
- Minimise les temps d'attente sur la route et dispense de la nécessité de stockage au niveau des étapes intermédiaires.
- Réduit le risque de détérioration de la marchandise, de par le transport en conteneurs fermés du point de départ au point d'arrivée.
- Améliore la sécurité sur la route de par son temps limité sur la route, ainsi que l'environnement grâce aux émissions réduites de CO₂, cela a un impact sur l'image RSE de l'entreprise
- Réduit le risque de vol grâce au contrôle constant du processus de la sortie à la livraison et le maintien de la marchandise au sein du même conteneur.
- Réduit les coûts grâce à la plus grande capacité de transport simplifiant les procédés.

Question 1

En vertu du contrat de vente, déterminez qui supporte les risques liés à la détérioration de la marchandise.

2 points

L'incoterm retenu dans le contrat de vente est FOB Port d'Accra. Le transfert de risques entre le vendeur et l'acheteur intervient dès lors que la marchandise est chargée et arrimée à bord du navire utilisé pour le transport maritime dans le Port d'Accra. Le sinistre a eu lieu au cours de la traversée maritime, c'est donc l'acheteur qui supporte les risques.

Question 2

Déterminez la législation transport applicable en cas de traitement du litige en France.

10 points (2 points pour la mention des conventions existantes, 2 points par explication concernant chacune des législations)

En termes de législation transport applicable, plusieurs conventions internationales régissent le transport international de marchandises par voie maritime, notamment les Conventions de Hambourg de 1978 et de Bruxelles originelle (règles de la Hays-Visby) adoptée en 1924 et amendée (par les protocoles de 1968 et 1979).

Dans le cas du traitement du litige en France, la Convention de Hambourg n'est pas applicable car bien que signée par la France le 18 avril 1979, elle n'a jamais été ratifiée et est donc non reconnue à ce jour en France.

La Convention de Bruxelles originelle est applicable car le connaissement maritime (B/L) est établi au Ghana, pays signataire et la marchandise est acheminée d'un pays lié par la Convention de Bruxelles originelle et est livrée dans un port français.

La Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et 1979 n'est pas applicable car aucune des conditions n'est remplie ; à savoir établissement du connaissement et port d'embarquement dans un pays non signataire et pas de clause Paramount (Il s'agit de la clause du choix de la loi applicable. Elle a pour finalité de déterminer le régime juridique applicable à l'opération de transport maritime considérée).

Enfin la loi française sur les contrats d'affrètement et de transport maritime du 18 juin 1966 n'est pas applicable, compte tenu de l'existence d'une convention internationale reconnue par la France.

En conclusion, la législation transport applicable pour le traitement du litige en France reste donc la Convention de Bruxelles originelle.

Question 3

Démontrez la responsabilité juridique du transporteur maritime.

4 points (2 points pour les explications concernant la présomption de responsabilité, 2 points pour la démonstration de la responsabilité du transporteur maritime)

Dans le cas du litige, il y a présomption de responsabilité du transporteur maritime compte tenu du fait que le dommage à la marchandise s'est produit entre le lieu de prise en charge (Port d'Accra) et le lieu de livraison (Port de Rotterdam) par ce-dernier.

Aucune clause d'exonération de responsabilité n'est applicable. Par contre, si on prend en compte le rapport d'expertise, le sinistre a pour origine un dysfonctionnement du groupe froid du conteneur fourni par la

compagnie maritime au cours de la traversée. La compagnie est responsable de l'état du matériel qu'elle met à disposition de ses clients. Cela implique par conséquent la responsabilité du transporteur maritime.

Question 4

Calculez l'indemnité qui sera réclamée au transporteur maritime.

10 points (5 points pour le préjudice indemnisable et 5 points pour le plafond d'indemnisation)

Deux éléments sont à considérer, d'une part le préjudice indemnisable et le plafond d'indemnisation.

Préjudice indemnisable

Si nous prenons en compte les termes du rapport, d'expertise, il est clairement précisé que l'ensemble de la marchandise n'est pas commercialisable (« *Nous considérons que la totalité de la cargaison est non commercialisable* »). Par conséquent, le montant du préjudice correspond à la valeur totale de l'envoi CIF Port de Rotterdam.

D'après la Convention de Bruxelles, la valeur à retenir pour évaluer le montant de la perte subie est celle des marchandises au lieu et au jour de leur déchargement conformément au contrat. Cela correspond à la valeur CIF Port de Rotterdam :

FOB Port d'Accra	16 420,00 €
Fret maritime	1 885,00 €
Assurance	57,00 €
CIF Port de Rotterdam	18 362,00 €

Soit une valeur CIF Port de Rotterdam par carton de 4 € (18 362,00 / 4 600)

Plafond d'indemnisation

La limite de l'indemnisation prévue par la Convention de Bruxelles est de 823,969 DTS par colis ou unité. L'envoi se présente sous forme de cartons palettisés, il faudra donc retenir le montant de 823,969 DTS par colis. Par colis, il faut comprendre la plus petite unité de charge déclarée au connaissement maritime, soit le carton dans le cas présent.

$4\ 600 \text{ cartons} \times 823,969 \text{ DTS} = 3\ 790\ 257,40 \text{ DTS}$

$1 \text{ €} = 0,8071 \text{ DTS}$

Ce qui revient à $3\ 790\ 257,40 / 0,8071 = 4\ 696\ 143,48 \text{ €}$ pour la totalité de l'envoi soit $4\ 696\ 143,48 / 4\ 600$ cartons = 1 020,90 € par carton

La valeur de la marchandise étant largement en dessous du plafond d'indemnisation, le transporteur maritime indemniserait l'ayant droit (l'acheteur) à la hauteur de la valeur CIF Port de Rotterdam soit 18 362,00 €.

Question 5

Présentez le processus d'indemnisation entre Africa Shipping Logistics, Bjorg Bonnetterre et Compagnie et la compagnie de transport maritime, Bolloré Transport & Logistics.

6 points (3 points par explication des périmètres d'indemnisation selon les contrats)

Dans le cas du litige que nous devons traiter, il y a deux contrats à prendre en compte ; à savoir :

- Un contrat de commission de transport entre Bjorg Bonneterre et Compagnie (commettant) et Africa Shipping Logistics (commissionnaire de transport)
- Un contrat de transport maritime entre Africa Shipping Logistics (chargeur) et Bolloré Transport & Logistics (armateur)

Par conséquent, Africa Shipping Logistics sera tenu d'indemniser la totalité du préjudice subi par Bjorg Bonneterre et Compagnie en vertu du contrat de commission de transport : obligation de résultat avec responsabilité limitée à celle de ses substitués (armateur). Bolloré Transport & Logistics indemnifiera Africa Shipping Logistics en vertu du contrat de transport maritime.

Question 6

Que pouvez-vous tirer comme enseignement de ce litige ?

4 points (2 points pour la mise en évidence de l'importance de la précision des informations figurant sur le B/L, 2 points pour les conséquences d'une description non précise)

Ce litige met en évidence l'importance de décrire de manière détaillée la nature de la marchandise et les différentes unités de conditionnement sur le connaissement maritime étant donné que le plafond d'indemnisation est calculé à partir du nombre de colis perdu ou endommagé.

Le connaissement mentionnait le nombre de cartons, il nous a donc été possible de retenir 4 600 colis.

Par contre, si le connaissement maritime n'avait pas précisé que le nombre de palettes, nous aurions dû retenir 20 unités car il y avait 20 palettes dans le conteneur et cela aurait eu un impact non négligeable sur le plafond d'indemnisation ($20 \times 823,969 \text{ DTS} = 16\,479,38 \text{ DTS}$; $16\,479,38 / 0,8071 = 20\,418,01 \text{ €}$ pour la totalité de l'envoi soit 4,25 € par carton)

GRILLE DE NOTATION
- Etude de cas (Bachelor TRAL) -

NOM ET PRENOM DU CORRECTEUR _____

N° de candidat _____

Dossier	Note attribuée	Observations obligatoires
Dossier 1 - Préparation et expédition des marchandises vers Accra (Ghana)	/ 24	
Dossier 2 - Organisation du transport au départ d'Accra (Ghana)	/ 20	
Dossier 3 - Choix d'une nouvelle organisation pour l'acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval	/ 30	
Dossier 4 - Instruction d'un litige concernant la détérioration d'un produit	/ 36	
Présentation et orthographe	/ 10	
TOTAL	/ 120	

Appréciation générale :

Fait à _____ le _____

Signature :