



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

FEDERATION EUROPEENNE DES ECOLES
FEDERATION FOR EDUCATION IN EUROPE

OING 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

L'utilisation de la calculatrice est autorisée

L'annexe 3 est à rendre avec la copie

Type d'épreuve : Rédaction (Etude de cas)

Durée : 6 heures

Session : Octobre 2019

BAREME DE NOTATION

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

LISTE DES ANNEXES

<i>Annexe 1</i>	Carte de l’Afrique et du Ghana.....	<i>Page 7</i>
<i>Annexe 2</i>	Les différents intervenants.....	<i>Page 8</i>
<i>Annexe 3</i>	La marchandise et son conditionnement.....	<i>Page 9</i>
<i>Annexe 4</i>	Le préacheminement	<i>Page 10</i>
<i>Annexe 5</i>	Organisation du transport au départ du port d’Accra	<i>Pages 11-12</i>
<i>Annexe 6</i>	Nouvelle organisation pour l’acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval	<i>Page 13</i>
<i>Annexe 7</i>	Instruction d’un litige concernant la détérioration d’un produit.....	<i>Page 14</i>
<i>Annexe 8</i>	Extraits des conventions internationales maritimes.....	<i>Pages 15 à 18</i>
<i>Annexe 9</i>	Taux de change applicables.....	<i>Page 19</i>



Créée en 1970 par Régis Pelen, sous le nom de Distriborg, la société s'est construite autour d'une activité de distribution des produits issus de l'agriculture biologique puis s'est développée à travers la création de ses propres marques et produits. En 1988 elle lance la marque Bjorg (première marque bio à être présente en grande distribution) puis les marques Evernat, Bonneterre et Gayelord Hauser s'ajoutent à son portefeuille respectivement en 1995, 1996 et 1999.

En 2000, Distriborg est racheté par Wessanen, groupe néerlandais leader mondial du bio, spécialisé dans la fabrication de produits issus de l'agriculture Biologique. Le portefeuille de marques de la société continue d'évoluer. En 2008 elle crée Tanoshi, et est rejoint entre autres par Clipper en 2012, Alter Eco en 2013 et Destination en 2016.

C'est aussi en 2016 que Distriborg change de nom et devient Bjorg Bonneterre et Compagnie. Depuis ce changement de nom, Bonneterre est devenue incontournable à travers ses marques, d'où un chiffre d'affaires qui s'accroît au fil des années.

L'entreprise, dont le siège est situé à St Genis Laval (département 69) compte 250 salariés en France, aux Pays Bas et au Sénégal et propose aujourd'hui une gamme complète de fruits et légumes bio. Elle regroupe plus de 1 000 producteurs dans le monde, au service de près de 800 clients (grossistes, distributeurs, transformateurs...) en Europe.

Bjorg Bonneterre et Compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 362 millions d'euros en 2017 pour un volume de 64 000 tonnes de fruits et légumes biologiques.

Dans le cadre de son activité d'importation de fruits exotiques bio, Bjorg Bonneterre et Compagnie travaille avec 19 coopératives partenaires dans 15 pays et en particulier depuis 5 ans avec une coopérative de production de papayes située à Tamale au Ghana, la société BIOAFRICA.

Cette coopérative possède une unité de préparation de fruits qui emballe, palettise et empote les produits dans des conteneurs qui sont ensuite acheminés sous température dirigée (entre 8° et 10 °C).

Les marchandises sont transportées par voie ferroviaire entre Tamale et le port d'Accra afin d'y être embarquées à destination de l'Europe.

Bjorg Bonneterre et Compagnie confie ses approvisionnements de papayes à un commissionnaire de transport, le Groupe EXCESS International, situé à Vitrolles près de Marseille.

Employé (e) au sein du Groupe EXCESS International, vous êtes en charge de la gestion des importations en provenance du Ghana. Pour ce faire, vous traitez les opérations suivantes :

- Optimisation de la conteneurisation et évaluation des coûts liés à la modification des conditions générales de vente
- Organisation de l'acheminement des papayes depuis Accra à St Genis Laval
- Analyse d'une nouvelle organisation d'acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval
- Traitement d'un litige constaté au port de débarquement

Source : <https://www.bjorgbonneterreetcie.com> - adapté par le concepteur pour les besoins du sujet

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

Annexe 3

Les papayes sont récoltées dans la région de Tamale, au nord du Ghana, par des exploitants regroupés au sein de la coopérative BIOAFRICA. Cette-dernière assure la mise en carton, la palettisation et l'emportage des fruits. Une fois la marchandise prête au transport, le conteneur est directement acheminé au port d'Accra par voie ferroviaire ; BIOAFRICA dispose en effet d'un embranchement ferroviaire.

Bjorg Bonneterre et Compagnie achète les papayes EXW Tamale. L'utilisation de cet incoterm est source de nombreux inconvénients en termes de formalités, de risques et de maîtrise de l'organisation logistique jusqu'à Accra. De plus, vous avez constaté qu'à plusieurs reprises l'emportage des conteneurs n'était pas optimisé.

Compte tenu de cette situation, Bjorg Bonneterre et Compagnie envisage d'imposer à son fournisseur une conteneurisation optimale ainsi que l'incoterm FOB Port d'Accra. Elle demande à son commissionnaire de transport, le Groupe EXCESS International, d'étudier cette optimisation ainsi que la pertinence du changement des conditions générales de vente tant en termes de coûts que de risques. Vous êtes chargé(e) de traiter ce dossier.

Question 1

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

Question 2

Déterminez le nombre de palettes nécessaires par 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.

Question 4

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

Question 5

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

Question 6

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

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

Annexes 5 et 9

Tenant compte de votre analyse et de vos préconisations, Bjorg Bonneterre et Compagnie a décidé d'opter pour l'incoterm FOB Port d'Accra. Lors de la négociation commerciale avec BIOAFRICA, le prix d'achat FOB Port d'Accra a été fixé à 4,35 € le carton.

Bjorg Bonneterre et Compagnie vous demande d'organiser l'acheminement des papayes depuis le port d'Accra au Ghana jusqu'à son site de St Genis Laval (69).

En ce qui concerne le port de destination et tenant compte des souhaits du client, vous envisagez deux possibilités de débarquement :

- Le port de Rotterdam (aux Pays-Bas)
- Le port de Fos Cavaou (Marseille, France)

Pour chacune des hypothèses d'acheminement :

Question 1

Déterminez le coût du transport maritime.

Question 2

Calculez le coût de l'assurance du transport maritime.

Question 3

Etablissez la liquidation douanière.

Question 4

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

Question 5

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

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

Annexe 6

Vous avez finalement décidé que Rotterdam serait le port de destination. Le post-acheminement des expéditions est effectué par voie routière, avec un stockage intermédiaire à Mons en Belgique.

Dans un souci d'optimisation logistique, vous étudiez une nouvelle organisation du post-acheminement à destination de St Denis Laval. Pour ce faire, il faut minimiser les ruptures de charge et donc supprimer le stockage intermédiaire en Belgique.

Vous envisagez les deux possibilités suivantes :

- L'acheminement direct des conteneurs par la route de Rotterdam à St Genis Laval
- Le recours au transport combiné rail-route avec une approche routière entre Rotterdam et Lille par un affrété, un parcours ferroviaire opéré par GEODIS entre Lille (59) et Macon et un parcours terminal routier entre Macon et St Genis Laval nos propres véhicules.

Question 1

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

Question 2

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

Question 3

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

⇒ Dossier 4 – Instruction d'un litige concernant la détérioration d'un produit

Annexes 2, 7, 8 et 9

Après une période test, Bjorg Bonneterre et Compagnie a opté pour le transport combiné rail-route entre Rotterdam et St Genis Laval car la nouvelle organisation a donné satisfaction.

A l'occasion d'une importation exceptionnelle de 4600 cartons de papayes depuis le Ghana, le transitaire portuaire à Rotterdam, Africa Shipping Logistics, vous informe d'un dysfonctionnement concernant la chaîne du froid. Il vous indique qu'il a demandé une expertise pour évaluer le préjudice potentiel. En possession des conclusions de cette expertise, vous êtes en charge d'instruire ce litige.

Question 1

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

Question 2

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

Question 3

Démontrez la responsabilité juridique du transporteur maritime.

Question 4

Calculez l'indemnité qui sera réclamée au transporteur maritime.

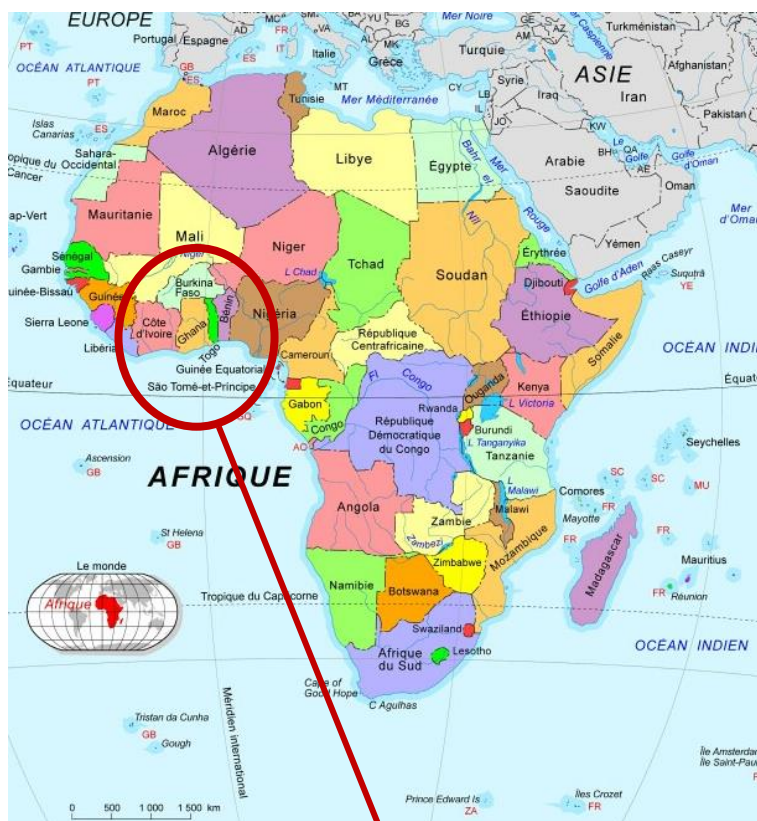
Question 5

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

Question 6

Que pouvez-vous tirer comme enseignement de ce litige ?

Carte de l'Afrique et du Ghana



Source : <https://www.cartograf.fr>



Source : <http://www.astrium.com>

Les différents intervenants

 <p>Bjorg Bonneterre et Compagnie</p>	<p>Importateur et distributeur de fruits et légumes bio.</p> <p>En 2017, son activité représente un chiffre d'affaires de 362 millions d'euros pour un volume de 64 000 tonnes de fruits et légumes.</p>
<p>BIOAFRICA P.O. Box 18313, Sunward Park, Tamale, Ghana</p>	<p>Coopérative agricole située au Ghana, producteur de fruits exotiques. Une partie de la production est destinée au marché européen.</p>
 <p>13 Voie d'Italie - ZI de l'Anjoly BP 12005 13845 Vitrolles Cedex 9</p>	<p>Transitaire international commissionnaire en douane avec une gamme professionnelle en services de transports internationaux aériens et maritimes et logistique de transport air/mer.</p>
 <p>Rösener Manzstraat 60, 3026 TV Rotterdam, Pays-Bas</p>	<p>Commissionnaire de transport spécialisé dans la logistique intégrée en Afrique</p>
 <p>Railway Station, Takoradi, Ghana</p>	<p>Transporteur ferroviaire qui exploite le réseau de voies ferrées au Ghana</p>
 <p>GEODIS</p> <p>7 Avenue de la Rotonde, 59464 Lomme-les-Lille</p>	<p>Société européenne spécialisée dans la logistique, la messagerie, l'express, le transport routier en charges complètes et lots partiels.</p>
 <p>94 Chemin du Littoral, 13015 Marseille</p>	<p>Commissionnaire de transport</p>
 <p>Tour Bolloré, 31-32 Quai de Dion Bouton, 92800 Puteaux</p>	<p>Opérateur majeur du transport et de la logistique à l'international</p>

La marchandise et son conditionnement

- **Descriptif de la marchandise**

5 340 cartons de papayes issues de l'agriculture biologique de calibre 8 et de variété Amazon Red.

Poids net de l'envoi : 21 120 T

Prix de vente : 3,75 € EXW Tamale



- **Les cartons**

Dimensions : 33 x 29 x 9 cm

Les papayes sont conditionnées dans des cartons ouverts.

Tare d'un carton : 350 grammes

- **Les palettes**

Dimension des palettes : 120 x 100 x 15 cm

Poids d'une palette vide : 15 kg

Hauteur maximale de la palette chargée : 220 cm

Charge utile d'une palette : 1 500 kg

- **Les conteneurs**

Mise à disposition des conteneurs vide par la compagnie maritime à la coopérative BIOAFRICA

Conteneurisation initiale par BIOAFRICA

- Un conteneur Reefer 20'
- Un conteneur Reefer 40'

Coût de la conteneurisation à Tamale : 317 CEDI (monnaie du Ghana)

Caractéristiques techniques des conteneurs

REEFER 20'					
Intérieur			Capacité en m3	Poids à vide	Charge utile
Longueur	Largeur	Hauteur			
5 425 m	2 275 m	2 260 m	28,3	3 200 kg	20 800 kg
REEFER 40'					
Intérieur			Capacité en m3	Poids à vide	Charge utile
Longueur	Largeur	Hauteur			
11 483 m	2 270 m	2 197 m	57,7	4 500 kg	25 580 kg

Source : données adaptées par le concepteur pour les besoins du sujet

Le préacheminement

Après empotage, la marchandise est transportée par voie ferroviaire de la coopérative BIOAFRICA située à Tamale au port d'Accra par la company Ghana Railway Company Ltd. Cette-dernière remet directement la cargaison à la compagnie maritime au lieu de prise en charge prévu.

Les formalités douanières à l'exportation et les formalités de transit sont réalisées par Ghana Railway Company Ltd.

Détails des coûts facturés par Ghana Railway Company Ltd

- Transport ferroviaire

Distance Tamale – port d'Accra : 433 km

Extrait du tarif Ghana Railway Company Ltd entre 400 et 1 000 km

Poids brut du conteneur	Prix par EVP* en CEDI
< à 20 T	632
De 20 à 25 T	692
Au-delà de 25 T	826

*EVP : Equivalent Vingt Pieds

- Autres coûts

Les frais de formalités douanières à l'export s'élèvent à 182 CEDI

Les frais de passage portuaires avant remise à la compagnie maritime sont de 516 CEDI

Source : données adaptées par le concepteur pour les besoins du sujet

Organisation du transport au départ du Port d'Accra

Dans le cadre de cette opération, pour acheminer votre marchandise, vous disposez de deux ports de destination :

- Rotterdam (Pays-Bas)
- Fos Cavaou (Marseille, France)

Pour cette opération, quel que soit le port de destination, le Groupe EXCESS International a retenu les offres de la compagnie maritime Bolloré Transport & Logistics.

1) Hypothèse 1 – Port d'Accra – St Genis Laval via le port de Rotterdam

Présentation de l'organisation

La marchandise conteneurisée dans un Reefer 40' est embarquée à bord du navire M/S Africa au port d'Accra à destination de Rotterdam où vous avez confié au commissionnaire de transport Africa Shipping Logistics la mission d'organiser la totalité des opérations de réception, de contrôle phytosanitaire et de post acheminement vers la plateforme logistique de Bjorg Bonnetterre et Compagnie à Mons en Belgique.

Après dépotage du conteneur, les palettes de papayes sont stockées pour une durée de 3 jours puis réexpédiées par voie routière à bord d'un véhicule articulé semi-tautliner sur le site de St Genis Laval en France.

Détail des frais

- Fret maritime de base

Conteneur	REEFER		DRY	
	20'	40'	20'	40'
Tarif en USD	1 250	2 580	1 050	2 180

Le taux de fret de base s'entend Quai/Bord (du quai port de chargement à bord port de déchargement)

- Supplément fret maritime de base

Utilisation d'un conteneur spécialisé : 300 USD pour un 20' et 500 USD pour un 40'

BAF (Bunker Adjustment Factor) : 6 % du fret maritime de base

THC (Terminal Handling Charges) à Rotterdam : 57,50 € par EVP

ISPS (International Ship and Port Security) : 10 € par conteneur

- Frais additionnels facturés par Africa Shipping Logistics

Frais de transit NSTI (Nouveau Système de Transit Informatisé) : 82,65 €

Contrôle phytosanitaire à l'entrée de l'UE : 65 €

Transport Rotterdam – Mons pour 1 conteneur : 360 €

Transport Mons – St Genis Laval pour un véhicule articulé : 1 400 €

Frais de dédouanement à l'importation (HAD) : 95 € plus 0,06 % de la valeur en douane frontière UE

- Assurance

Bjorg Bonnetterre et Compagnie souhaite que la marchandise soit assurée. La prime d'assurance représente 0,3 % de la valeur CIF + 10 %.

2) Hypothèse 2 – Port d’Accra – St Genis Laval via le port de Fos Cavaou

Présentation de l’organisation

La marchandise conteneurisée dans un Reefer 40’ est embarquée à bord du navire M/S Asia au port d’Accra à destination de Fos Cavaou où vous avez confié au commissionnaire de transport EPSILON CPCI la mission d’organiser la totalité des opérations de réception, de contrôle phytosanitaire et de post acheminement vers la plateforme logistique de Bjorg Bonneterre et Compagnie à St Genis Laval.

Détail des frais

- Fret maritime de base

Conteneur	REEFER		DRY	
	20’	40’	20’	40’
Tarif en USD	1 950	3 650	1 580	3 240

Le taux de fret de base s’entend Quai/Bord (du quai port de chargement à bord port de déchargement)

- Supplément fret maritime de base

Utilisation d’un conteneur spécialisé : 300 USD pour un 20’ et 500 USD pour un 40’

BAF (Bunker Adjustment Factor) : 6 % du fret maritime de base

THC (Terminal Handling Charges) à Rotterdam : 65 € par EVP

ISPS (International Ship and Port Security) : 14 € par conteneur

- Frais additionnels facturés par Africa Shipping Logistics

Frais de transit NSTI (Nouveau Système de Transit Informatisé) : 95,65 €

Contrôle phytosanitaire à l’entrée de l’UE : 79 €

Transport Fos Cavaou – St Genis Laval pour 1 conteneur : 1 190 €

Frais de dédouanement à l’importation (HAD) : 95 € plus 0,06 % de la valeur en douane frontière UE

- Assurance

Bjorg Bonneterre et Compagnie souhaite que la marchandise soit assurée. La prime d’assurance représente 0,3 % de la valeur CIF + 10 %.

Source : données adaptées par le concepteur pour les besoins du sujet

3) Informations relatives au dédouanement à l’importation

Nomenclature douanière : 0807200000 – Papaye (chapitre 8 – Fruits comestibles ; écorces d’agrumes ou de melons)

Droits de Douane : droit pays tiers (TEC) : 5,6 %

Préférence tarifaire : 0 %

TVA : 5,5 %

Remarques : Le Ghana est un pays associé à l’UE (pays ACP) bénéficiant d’une préférence tarifaire

Source : <https://pro.douane.gouv.fr>

Nouvelle organisation pour l'acheminement entre Rotterdam et St Genis Laval

Distances routières

- Rotterdam – Lille : 226 km
- Rotterdam – St Genis Laval : 875 km
- Macon – St Genis Laval : 82 km



Extrait des coûts CNR pour un véhicule porte-conteneur / caisse mobile

Kilométrage annuel	103 642	
Nombre annuel de jours d'exploitation	247	
Consommation aux 100 km en litre	36,3	
Temps de service journalier en heure	10	
Vitesse moyenne du véhicule en km / h	65	
Coûts kilométriques variables en €	Carburant	0,372
	Pneumatiques	0,038
	Entretien	0,121
	Péages	0,037
Coûts journaliers du personnel roulant en €	Salaires et charges	172,64
	Frais de déplacement	28,15
Coûts fixes journaliers du véhicule en €	Assurances	12,60
	Taxes	2,54
	Détention véhicule moteur	55,57
	Détention véhicule tracté	17,15
Coûts de structure journaliers en €	79,42	

Extrait de la grille tarifaire de GEODIS

Lille – Macon : 623 km

Poids brut de la caisse	Tarif à la caisse en euros
vide	439
< à 10,499 T	568
De 10,5 à 15,499 T	614
De 15,5 à 25,499 T	716
>= 25,5 T	753

Informations additionnelles

Prix du transport routier entre Rotterdam et Lille facturé par le transporteur affrété : 180 €

Dans le cadre du transport direct par la route, les temps de chargement et de déchargement sont estimés à 30 minutes par opération.

Dans le cadre du transport combiné rail-route, le conteneur doit être mis à disposition à 19 h le jour A à Lille pour livraison à Macon le jour B à 8h10.

Marge appliquée par le Groupe EXCESS International : 18 % du coût total de l'expédition

L'autoroute est utilisée entre Rotterdam et Macon mais pas entre Macon et St Génis Laval.

Le trajet aller St Genis Laval – Macon pour récupérer le conteneur est effectué à vide.

Source : données adaptées par le concepteur pour les besoins du sujet

Instruction d'un litige concernant la détérioration d'un produit

Notre transitaire portuaire à Rotterdam a constaté, lors de la livraison du conteneur par la compagnie maritime dans le port de Rotterdam, un important dysfonctionnement concernant le respect de la chaîne du froid. En effet, les documents techniques mettent en évidence des pointes de température allant jusqu'à 33° C alors que la marchandise devait voyager entre 8° et 10° C.

L'origine de ce sinistre est clairement établie : un mauvais fonctionnement du groupe froid du conteneur appartenant à la compagnie maritime.

Extrait du rapport d'expertise

*Conteneur REEFER n° CRXW 64329/21
4 600 cartons de papayes issues de l'agriculture biologique
Bjorg Bonnetterre et Compagnie*

Nous vous confirmons notre assistance pour l'expertise de votre cargaison de papayes sur le port de Rotterdam.

A partir des relevés réalisés sur le groupe froid, nous avons constaté des températures anormalement élevées au cours de la traversée. Une partie de la cargaison est dans un état de maturité avancée.

Nous notons que le conteneur comprend 4 600 cartons répartis sur 20 palettes sécurisées par un cerclage plastique.

La date de récolte des fruits ne justifie pas un tel niveau de maturation des produits.

Nous avons procédé à l'expertise de l'ensemble des palettes et constaté les dégâts suivants :

- *des fruits tâchés avec écoulement de jus*
- *des fruits trop mûrs et abîmés*

Les papayes abîmées sont présentes dans l'ensemble des colis.

Cette avarie résulte très probablement du fait que les conditions de température n'ont pas été respectées, ce qui justifie la maturité excessive et le pourrissement de certains produits.

Nous considérons que la totalité de la cargaison est non commercialisable.

Informations concernant le transport maritime

- un contrat de transport a été conclu entre Africa Shipping Logistics et Bolloré Transport & Logistics, l'armateur du navire.
- Marchandise : un conteneur REEFER 40' contenant 4 600 cartons de papayes bio de calibre 8 et de variété Amazon Red, soit 20 palettes de 230 cartons
- Poids brut d'une palette : 1 059 kg
- Valeur facture commerciale FOB Accra : 16 420 €
- Etablissement d'un connaissement de port à port par le Africa Shipping Logistics
- Mentions figurant sur le connaissement :
 - Chargeur : Africa Shipping Logistics
 - Port de chargement : Accra (Ghana)
 - Port de déchargement : Rotterdam (Pays-Bas)
 - Lieu d'établissement du connaissement : port d'Accra (Ghana)
 - Le connaissement est vierge de toute réserve et précise bien la nature de la marchandise, le nombre de palettes ainsi que le nombre de cartons.
- Fret maritime : 1 885 €
- Assurance maritime : 57 €

Source : données adaptées par le concepteur pour les besoins du sujet

Extraits des conventions internationales maritimes

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (extraits)

ARTICLE 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe premier).

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

5. Le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient pas été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

ARTICLE 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Remarques à l'attention des candidats : Article 5 - depuis 1978, 823.969 DTS par colis ou unité

Source : <https://oic.ci/source/fr/>

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par les protocoles du 23/02/68 et du 21/12/79

5. (Protocole de 1968 et de 1979).

a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe.

En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

Article 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents quand :

- a) Le connaissement est émis dans un état contractant ; ou
- b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un état contractant ; ou
- c) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelque soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressé.

Chaque état contractant appliquera les dispositions de la présente convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un état contractant d'appliquer les dispositions de la présente convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.

Source : <http://www.logistiqueconseil.org>

- Convention de Hambourg, adoptée le 31 mars 1978 (extraits)

Article 2. – Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

4. a) Le transporteur est responsable :
 - i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;
 - ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

Article 6. – Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est

contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

Source : <https://www.uncitral.org>

Taux de change applicables

1 € = 5,81 CEDI

1 € = 1,12 USD

1 € = 0,8071 DTS