

SESSION 2020

**AGRÉGATION
CONCOURS EXTERNE**

**Section : ÉCONOMIE ET GESTION
Option : PRODUCTION DE SERVICES**

**ÉTUDE DE CAS SUR LA GESTION DES
ENTREPRISES ET DES ORGANISATIONS**

Durée : 5 heures

Calculatrice électronique de poche - y compris calculatrice programmable, alphanumérique ou à écran graphique – à fonctionnement autonome, non imprimante, autorisée conformément à la circulaire n° 99-186 du 16 novembre 1999.

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout autre matériel électronique est rigoureusement interdit.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier.

Tournez la page S.V.P.

Documents remis au candidat :

Le sujet comporte 25 pages (y compris celle-ci).

L'attention du candidat est attirée sur le fait qu'il sera tout particulièrement tenu compte de sa capacité à analyser, synthétiser des informations, ordonner son travail avec rigueur et logique et à communiquer efficacement à l'écrit.

Hormis l'en-tête détachable, la copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tels que nom, signature, origine, etc.

PARTIE 1 : Cas « Fabrice Transports »

Contexte

Vous êtes le responsable logistique de l'entreprise de transport de messagerie « Fabrice Transports », implantée à Valence, dans le département de la Drôme.

Traditionnellement spécialisée dans les transports interentreprises (le BtoB), l'entreprise Fabrice développe son activité en BtoC, en travaillant en particulier avec une très importante plate-forme de e-commerce implantée à Montélimar, ce qui entraîne une forte croissance de son trafic en particulier en direction de Grenoble, Lyon, Marseille et Paris.

Les flux vers Grenoble sont d'environ 5 000 colis par semaine, exclusivement du non-alimentaire. L'entreprise fonctionne actuellement en utilisant des points relais en ville, mais elle souhaite faire évoluer son organisation. En effet les conditions d'accès au centre-ville y sont de plus en plus restrictives et une interdiction partielle ou même totale des véhicules est envisagée.

Votre direction vous demande d'étudier une solution proposée par La Poste avec un dispositif appelé « Urby » qui vient de s'implanter sur Grenoble.

Dossier 1 : choix d'une solution logistique

À l'aide des documents donnés en annexe, vous répondrez aux questions suivantes :

1. Présentez les enjeux et les contraintes du transport de marchandises dans les villes pour les différents acteurs concernés.
2. Déterminez si la solution Urby répond aux contraintes que vous avez identifiées pour les livraisons en ville ?
3. Identifiez les avantages et les inconvénients de la solution Urby pour l'entreprise « Fabrice Transport ».
4. Quelles pourraient être les solutions alternatives envisageables par l'entreprise « Fabrice Transports » pour ses livraisons dans le centre-ville de Grenoble ?

Dossier 2 : suivi d'une solution logistique

Dans l'hypothèse où la solution « Urby » est retenue, la direction vous demande de réfléchir aux différentes conséquences de ce choix pour l'entreprise « Fabrice Transports ».

5. Présentez les principales modifications organisationnelles internes qu'entraînerait pour l'entreprise « Fabrice Transports » le recours à la solution Urby.

6. Dans le cadre de cette nouvelle organisation, l'entreprise « Fabrice Transports » souhaiterait mettre en place une démarche qualité. Concevez les éléments d'un tableau de bord qui permettrait de suivre l'évolution de la qualité des prestations liées à la solution « Urby ».

7. Quels sont les enjeux et les modalités d'une certification qualité d'une entreprise de transport ?

Liste des annexes :

Annexe 1 : Présentation de l'entreprise Fabrice Transports

Annexe 2 : Présentation d'URBY - La Poste

Annexe 3 : Urby-Grenoble, la logistique de demain selon La Poste et ses partenaires

Annexe 4 : Les zones à faible émission à Grenoble

Annexe 5 : La répartition des flux de transport de marchandises en ville

Annexe 6 : Le fonctionnement des points relais

Annexe 7 : Cahiers POSTEO (magazine de La Poste) d'avril 2016 portant sur les consignes automatiques et le dernier kilomètre.

Annexe 8 : Magazine LSA (mars 2019) sur le concept de HUB urbain mobile (innovation du Groupe Casino).

Annexe 1 : Présentation de l'entreprise « Fabrice Transports »

Transporteur à Valence (Drôme) depuis 1991, l'entreprise « Fabrice Transports » ne cesse de se développer. Par la qualité de service et la transparence de ses relations commerciales, sa souplesse et capacité d'adaptation face aux demandes de la clientèle, elle a pu satisfaire ses clients, obtenir leur confiance et consolider la réputation de son nom.

La fidélisation de sa clientèle ne dépendant que de leur satisfaction, elle met tout en œuvre pour adapter et améliorer continuellement son offre de services.

Le relationnel, la proximité, la disponibilité et le professionnalisme de ses équipes permettent à ses clients d'avoir une complémentarité et une complicité réelle pour une collaboration de qualité. Avec et grâce à ses clients de plus en plus nombreux, elle élabore toute une organisation de transports qui lui permet d'augmenter encore sa régularité tout en réduisant ses délais de livraison.

Son parc de véhicules : sécurité, fiabilité, prestige

Sa flotte intégralement « géolocalisée » permet de connaître en temps réel le positionnement exact de ses véhicules, et par conséquent des expéditions qui lui sont confiées.

Ses véhicules, tous équipés de hayon élévateur, permettent d'effectuer des livraisons avec facilité, en toute autonomie :

- 80 porteurs fourgons
- 12 tracteurs
- 3 semi-remorques tautliner
- 2 semi-remorques frigorifiques
- 5 semi-remorques plateaux
- 5 semi-remorques fourgons

La diversité de son parc permet de répondre à chaque commande particulière à destination de la France et de l'international, de la même manière qu'elle assure des lignes régulières de transport régional.

Historiquement « Fabrice Transports » est une entreprise de messagerie, dont 80% du CA est réalisé en BtoB. Mais la partie BtoC connaît une progression régulière, qui atteint près de 20% du CA grâce à un marché important avec une plate-forme de e-commerce récemment implantée à Montélimar.

Source : Site de l'entreprise « Fabrice Transports » au 18/10/2019

Annexe 2 : Présentation d'URBY - La Poste

Avec l'explosion du e-commerce, les livraisons de colis en ville sont en constante augmentation (+10% par an). La question de l'accès des marchandises aux centres urbains est donc cruciale et l'organisation des livraisons est au cœur des réflexions des professionnels du transport et des collectivités. C'est à ces enjeux qu'Urby souhaite répondre en proposant à toutes les métropoles de les accompagner à maîtriser les flux en ville.

En optimisant l'accès des marchandises aux centres urbains, nous avons l'ambition de contribuer à la qualité de vie des habitants mais aussi à la performance des entreprises et collectivités.

Urby, c'est un dispositif global de logistique urbaine reposant sur la mutualisation et l'optimisation des livraisons. À partir de plusieurs sites en ville, Urby propose des services de stockage et de livraison urbaine aux transporteurs, messagers, commerçants, artisans, collectivités, entreprises et particuliers, en utilisant des véhicules à faible niveau d'émissions et des vélos.

Les bénéfices ? Moins de pollution, moins de congestion et des centres villes plus attractifs grâce à des services de proximité.

Urby, une SOLUTION pour une VILLE plus RESPIRABLE !



Le CDM concentre les marchandises. C'est le point de départ des tournées de livraison. Il dessert les ELU de la ville.



L'espace de logistique urbaine (ELU), situé au centre de la ville, est un relais du CDM (situé en périphérie). Il assure des services de proximité : livraisons et collectes (en particulier de matières recyclables).



22 métropoles desservies :

AIX-MARSEILLE / BORDEAUX / BREST / CLERMONT-FERRAND/DIJON / GRENOBLE / LILLE / LYON / METZ / MONTPELLIER / NANCY / NANTES / NICE / ORLÉANS / PARIS / RENNES / ROUEN / SAINT-ÉTIENNE/STRASBOURG / TOULOUSE / TOURS / TOULON

Source : Site Urby.fr - mars 2019

Annexe 3 : Urby-Grenoble, la logistique de demain selon La Poste et ses partenaires

Proposer des solutions de stockage et de livraison mutualisées à l'échelle des grandes métropoles. Tel est l'objectif d'Urby, un réseau d'acteurs, lancé officiellement ce vendredi à Grenoble. Composé de professionnels de la logistique et de collectivités locales en fonction des villes ciblées, ce réseau regroupe déjà 7 centres logistiques à travers l'Hexagone depuis fin 2017 et compte passer à la vitesse supérieure d'ici 2020.

Presque quatre années après les premières réflexions entamées à Grenoble, le projet Urby entre dans une nouvelle phase de développement avec le lancement officiel de sa nouvelle entité, ce vendredi en Isère. Une première à l'échelle nationale.

S'adresser aux derniers kilomètres à parcourir

Co-détenu désormais par le Groupe La Poste (à travers sa filiale GéoPost), la Caisse des dépôts, le groupement Les Mousquetaires, Cet'up, GNvert, GEG, FNTR ainsi que Vélo cité services, ce nouveau consortium vise à proposer un nouveau modèle de distribution urbaine, afin de répondre à l'essor du e-commerce, aux enjeux liés à la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air, en proposant notamment des services pour effectuer les livraisons des derniers kilomètres.

Avec une spécificité : son organisation et son siège social diffèrent en fonction de chaque ville où elle opère, à chaque fois, aux côtés de partenaires du territoire.

"Il était nécessaire pour un groupe comme la Poste d'inventer de nouveaux métiers et notamment la logistique du 21^e siècle. Car lorsqu'on sait que des segments comme le e-commerce augmentent de 10% par année, il ne faut pas que cela se traduise par une régression écologique et économique", a affirmé Philippe Wahl, président-directeur général du groupe La Poste.

Une première nationale en province

Et c'est la ville de Grenoble qui a été la première à franchir le pas, en récupérant sur la commune de Fontaine un ancien centre de dépôt des magasins But, situé à seulement 4 km du centre-ville de l'agglomération. Depuis sa mise en service début 2018, le concept compte déjà une vingtaine de clients et un chiffre d'affaires de 200 000 euros sur l'année écoulée.

"L'objectif est de parvenir à l'équilibre d'ici 2020", confirme à demi-mots Anne-Sophie Louvat, présidente d'Urby Grenoble, sans évoquer de chiffres.

En plus de proposer des services de livraison dits "propres" à vélos, en véhicules légers électriques ou aux normes de pollution Euro6 ainsi qu'en poids lourds (Euro6 ou au gaz naturel), Urby défend aussi une logique de logistique renversée, en proposant aux commerçants de récupérer, lors de ses livraisons, des produits, matériel, cartons, etc. Des services de stockage sont également disponibles, dans cet entrepôt de près de 1 300 m². Tous types de publics sont visés : commerçants, mais aussi artisans, transporteurs et messagers, collectivités et plus largement entreprises... Seules les denrées alimentaires sont proscrites, puisqu'une démarche similaire a déjà été engagée sur la métropole par le Marché d'Intérêt National (MIN).

" À Lyon, une grande partie de la clientèle est composée de messageries alors qu'à Grenoble, c'est un public moins présent pour le moment. Tout dépend de la culture du territoire", met en avant une source grenobloise.

Alors que d'autres villes ont suivi le mouvement en 2018, telles que Toulouse, Lyon, Montpellier, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Bordeaux, de nouveaux déploiements sont

attendus cette année à Strasbourg, Rennes, Nice, Nantes, Nancy, Aix-Marseille et Orléans. Avec un objectif : atteindre une vingtaine de villes en 2020.

Si la capitale n'est pas encore comprise dans les premières étapes de déploiement, elle est clairement visée, *"mais plutôt à compter de 2020 car il est difficile de trouver des lieux sur Paris"*, fait valoir cette source.

En attendant, Paris pourra s'inspirer des initiatives qui fleuriront d'abord en province, avant d'adresser la question, plus épineuse, des livraisons de la capitale.

Source : <https://acteursdeleconomie.latribune.fr/territoire/2019-02-25/urby-la-logistique-de-demain-selon-la-poste-et-ses-partenaires-808553.html>

Annexe 4 : Les règles de la zone à faibles émissions à Grenoble

Dès le 1er janvier 2017, la métropole grenobloise a mis en place une préfiguration de ZFE pour les véhicules de transports et de marchandises (véhicules légers et poids lourds) qui s'appuie sur l'outil juridique de zone à circulation restreinte (ZCR). Depuis le 2 mai 2019, la ZCR, qui concernait le centre-ville de Grenoble, est devenue ZFE Grenoble-Alpes Métropole et s'est élargie à dix communes : Bresson, Échirolles, Eybens, Grenoble, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Poisat, Saint-Egrève, Saint-Martin d'Hères et le Domaine Universitaire, Saint-Martin-le-Vinoux.

À partir de février 2020, la ZFE englobera dix-huit communes supplémentaires : Champ-sur-Drac, Champagnier, Claix, Corenc, Fontaine, Gières, Jarrie, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Georges-de-Commiers, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès-Allières-et-Risset, Venon, Veurey-Voroize.

Le non-respect de la réglementation ou l'absence de vignette Crit'Air expose l'automobiliste à une amende comprise entre 68 euros (pour un véhicule léger) et 135 euros (pour un poids-lourd). Les interdictions de circulation et de stationnement des véhicules les plus polluants dans la ZFE (hors dérogation) se feront de manière progressive. Elles répondent à ce calendrier :

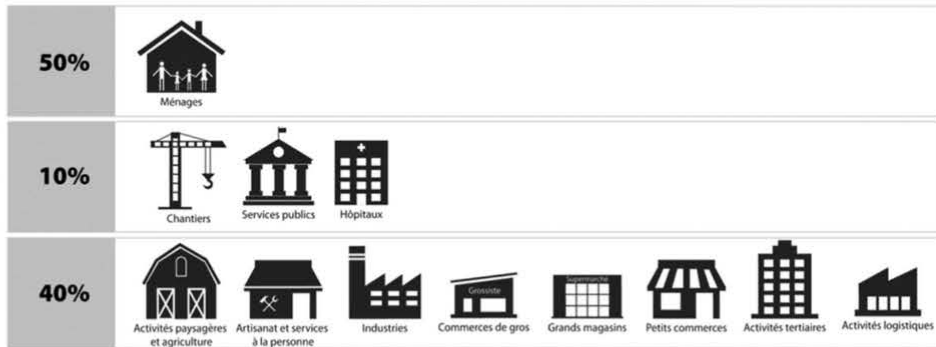
- depuis le 2 mai 2019 : interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds « non classés » (sans vignette) et classés Crit'Air 5,
- à partir du 1er juillet 2020 : interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds classés Crit'Air 4,
- dès le 1er juillet 2022 : interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds classés Crit'Air 3,
- à partir du 1er juillet 2025 : l'interdiction sera étendue aux véhicules utilitaires légers et poids lourds classés Crit'Air 2.

Après le 1er juillet 2025, l'accès à **la ZFE de Grenoble-Alpes Métropole** sera réservé aux véhicules utilitaires légers et aux poids lourds équipés de vignettes Crit'Air 1 et électrique (Crit'Air 0).

Source : https://www.toutsurmesfinances.com/vie-pratique/a/zones-a-faibles-emissions-zfe-2019-tout-sur-les-restrictions-de-circulation-des-vehicules-les-plus-polluants#Zone_a_faibles_emissions_cest_une_ZFE

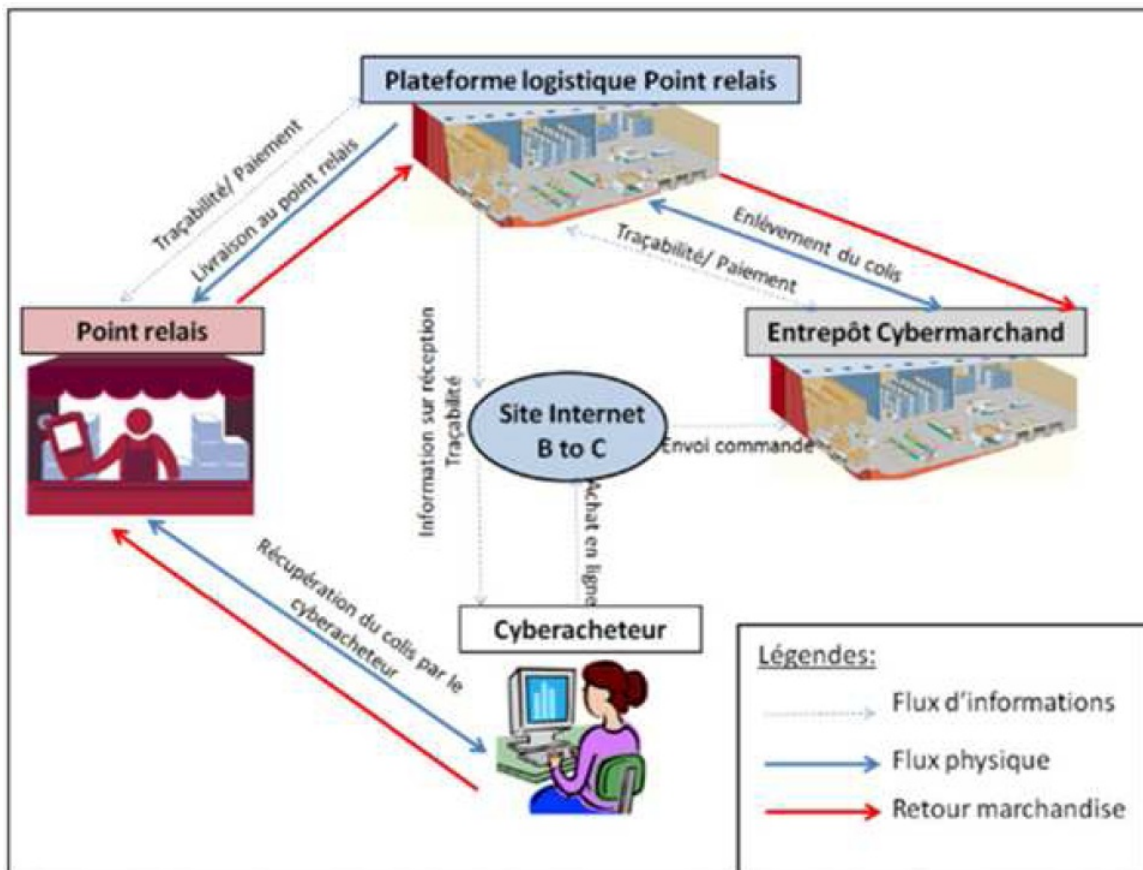
Annexe 5 : La répartition des flux de transport de marchandises en ville

Les flux (en véhicules-km UVP) du transport de marchandises en ville :



Laboratoire d'Economie des Transports, 2000 - Jonction, 2016

Annexe 6 : Le fonctionnement des points relais



Source : Mathieu Mandron, Les points relais sont-ils une solution adaptée dans les trois à cinq prochaines années ? - 2009

Annexe 7 : Cahiers POSTEO (magazine de La Poste) portant sur les consignes automatiques et le dernier kilomètre

Le Groupe LA POSTE compte, aujourd'hui, 360 consignes automatiques en France, principalement dans les grandes villes (gares, stations de bus-méto, bureaux de poste, centres commerciaux...).

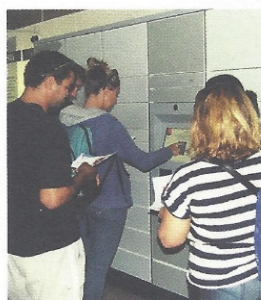
200

consignes Pickup Station déjà déployées dans des lieux de passage à forte fréquentation : garés, centres commerciaux, habitat dense, bureaux... ce qui évite de livrer le tout dernier kilomètre et contribue à désengorger la ville.



MONTPELLIER / LE DERNIER KILOMÈTRE

Point névralgique de la logistique urbaine, le dernier kilomètre n'est pas pour autant le maillon faible de la chaîne. Ainsi, à Montpellier, les postiers effectuent leur tournée à pied dans l'hypercentre, n'hésitant pas à emprunter les transports en commun.



TOULOUSE / LES CONSIGNES PICKUP STATION

Sur fond de rapide montée en puissance de l'e-commerce, le groupe La Poste innove en lançant des consignes automatiques de retrait de colis, disponibles 24 h/24 et 7 j/7. À la fois simple et souple d'utilisation, tout en étant sécurisée, la solution Pickup Station est notamment accessible à Toulouse, au sein de deux bureaux de poste de centre-ville.

Les avantages de la Pickup Station

- Accessible 7j/7
- 24h/24 ou sur de grandes amplitudes horaires
- Même tarif qu'en point relais
- Disponible sur plus de 6 500 sites marchands
- Implantées dans de lieux de grand passage

Source : LES CAHIERS POSTEO - Avril 2016

Annexe 8 : Le concept de HUB urbain mobile (innovation du Groupe Casino)

Le groupe Casino expérimente aussi une nouvelle gestion de la livraison des commandes «e-commerce» en s'appuyant sur un hub mobile. Cette salutation sert pour les clients habitant dans l'hyper-centre de Bordeaux. Une camionnette et deux scooters électriques partent avec une quinzaine de commandes. La première ira se stationner sur le parking d'un supermarché Casino ou sur celui de l'enseigne traiteur maison St Once, tandis que les deux-roues feront des boucles entre les adresses des clients et la camionnette qui sert de hub. À terme, le groupe veut réutiliser une surface non optimisée dans un autre de ses magasins pour créer un espace logistique urbain fixe.

Livrer le centre avec un hub mobile

Pour toucher la clientèle du centre et du nord de Bordeaux, le groupe mise avec Green Liv sur un hub mobile, c'est-à-dire l'usage d'une camionnette électrique pour stocker les commandes, couplée à deux scooters électriques pour effectuer les livraisons. Le gros véhicule réfrigéré reste garé sur le parking d'un supermarché Casino ou sur celui de l'enseigne traiteur du groupe St. Once. Les deux-roues fonctionnent ensuite en « marguerite », privilégiant les adresses les plus proches du point de stockage puis les plus lointaines, afin que la camionnette retourne à l'hypermarché collecter d'autres commandes. Prochainement, des casiers tritempératures seront installés à côté du siège de Cdiscount, à Cestas (33).



Source : LSA n°2548 - Mars 2019

Partie 2 – MEYER LOGISTIQUE

L'entreprise LES CAVES D'ALSACE, important négociant français de vins d'Alsace, connaît un développement important de ses ventes depuis quelques années, dû à un engouement qui ne se dément pas pour les produits français et en particulier les vins français, réputés. Elle commercialise actuellement sa gamme essentiellement auprès de la grande distribution, en France et dans l'Union européenne. Elle souhaite élargir sa clientèle, tant sur le territoire français auprès de cavistes et d'épiceries fines, qu'à l'exportation. Ainsi, elle envisage de commercialiser ses deux meilleurs vins en coffrets de luxe de deux bouteilles. Ces coffrets seraient commercialisés en France, dans les autres pays de l'Union européenne ainsi que sur un marché important pour les vins français : le marché japonais.

LES CAVES D'ALSACE ont décidé de faire fabriquer les coffrets en bois exotique par l'entreprise AROMA KAYU, située en Malaisie, spécialisée dans la fabrication d'objets de tous types en bois exotique rare. LES CAVES D'ALSACE confie l'intégralité de leurs opérations logistiques à la société MEYER LOGISTIQUE, commissionnaire de transport, représentant en douane enregistré. Responsable au sein de MEYER LOGISTIQUE, vous devez apporter votre expertise sur la gestion de ce dossier.

Dossier 3 – L'organisation logistique

Travail à faire :

1. Présentez les différentes organisations logistiques possibles, depuis l'approvisionnement en coffrets en Malaisie jusqu'à la livraison aux clients européens et japonais.
2. Proposez l'organisation logistique la plus pertinente en tenant compte de l'ensemble des contraintes, notamment les contraintes douanières, de transport, et celles liées au contrat de vente. Votre proposition devra être argumentée et chiffrée et devra s'appuyer sur l'ensemble des éléments intervenant dans la prise de décision, notamment le coût, le délai, et l'impact environnemental.
3. Proposez un prix de vente pour le client japonais.

Dossier 4 – Les aspects juridiques et contractuels

LES CAVES D'ALSACE s'interrogent sur les implications juridiques et contractuelles de l'organisation logistique retenue dans le dossier 3. Vous vous intéressez plus spécifiquement à une hypothèse de litige susceptible de se produire au cours du transport de coffrets depuis la Malaisie.

Travail à faire :

4. Déterminez les conséquences possibles de ce litige pour les différentes parties.

Liste des annexes :

Annexe 9 : Les parties
Annexe 10 : Informations relatives aux marchés
Annexe 11 : Informations relatives aux coffrets
Annexe 12 : Transport maritime
Annexe 13 : Transport en Europe et en France
Annexe 14 : Bilan carbone
Annexe 15 : Informations douanières
Annexe 16 : Tarifs MEYER LOGISTIQUE
Annexe 17 : Hypothèse de litige envisagée
Annexe 18 : Conventions maritimes internationales
Annexe 19 : Taux de change

Annexe 9 : Les parties

I – LES CAVES D’ALSACE

L'entreprise LES CAVES D'ALSACE, située à Strasbourg, est un important négociant en vin d'Alsace. Ses principaux clients actuels sont la grande distribution en France et dans les autres pays de l'Union européenne. Elle commercialise toute une gamme de vins d'Alsace et de l'est de la France et notamment des vins très haut de gamme. Le vin est conditionné en bouteilles de 75 cl, vendues individuellement ou conditionnées à la demande du client.

II – MEYER LOGISTIQUE

MEYER LOGISTIQUE est un commissionnaire de transport tout mode de transport en national et à l'international, représentant en douane enregistré et opérateur économique agréé - simplifications douanières (autorisation AEO-C). Situé à Strasbourg, il est depuis longtemps le prestataire de l'entreprise LES CAVES D'ALSACE.

Annexe 10 : Informations relatives aux marchés

1 – Caractéristiques des produits

Coffrets en bois exotique de deux bouteilles :

- Une bouteille de Gewurztraminer vendanges tardives - récolte 2010
Poids brut unitaire 1,2 kg
- Une bouteille de Klevener de Heiligenstein - récolte 2009
Poids brut unitaire 1,2 kg

2 – Quantités annuelles

Les quantités envisagées sont les suivantes :

- Gewurztraminer vendanges tardives 54 912 bouteilles
 - Klevener de Heiligenstein 54 912 bouteilles
- Soit un total de 54 912 coffrets par an.

3 – Répartition des quantités annuelles par marché

Marché européen (Union européenne) :

Marché français	20 000 coffrets
Autres pays UE	26 464 coffrets

Marchés hors Union européenne :

Japon par mois	8 448 coffrets, à raison de 704 coffrets
-------------------	--

4 – Valeur des produits hors coffret, départ Caves d'Alsace

- Gewurztraminer vendanges tardives 53 EUR la bouteille
- Klevener de Heiligenstein 69 EUR la bouteille

5 – Conditions de vente envisagées

Pour ses ventes dans l'Union européenne, l'entreprise LES CAVES D'ALSACE utilise l'incoterm 2010 EXW LES CAVES D'ALSACE Strasbourg.

Pour ses exportations hors Union européenne, l'entreprise LES CAVES D'ALSACE ne se ferme aucune possibilité, si ce n'est qu'elle ne souhaite prendre en charge ni le post acheminement, ni les formalités douanières dans le pays de destination.

6 – Contraintes logistiques

Contraintes relatives aux bouteilles

Les bouteilles de vin sont actuellement stockées chez LES CAVES D'ALSACE à Strasbourg. Elles peuvent être acheminées soit déjà mises en coffret, soit séparément.

En cas d'acheminement séparé, elles seront conditionnées en cartons de 12 bouteilles de dimensions 320 x 240 x 360 mm.

Poids brut d'un carton : 5,75 kg

Ces cartons peuvent être chargés par :

- 1 008 dans un conteneur 20',
- 2 100 dans un conteneur 40'.

Choix logistiques

Un certain nombre de choix logistiques ont d'ores et déjà été décidés :

- le choix du transport maritime pour le transport principal pour tous les acheminements,
- le choix des ports suivants :
 - o Port Kelang en Malaisie,
 - o Anvers en Europe,
 - o Yokohama au Japon.

Fréquence d'approvisionnement et capacité de stockage

L'organisation logistique proposée doit prendre en compte la contrainte de stockage dans les différents pays :

- LES CAVES D'ALSACE disposent de capacités de stockage suffisantes leur permettant d'envisager toutes les fréquences d'approvisionnement, y compris une livraison unique de la totalité des coffrets ;
- Au Japon, le client japonais peut faire appel à des prestataires logistiques sur le port de Yokohama afin de stocker la marchandise si nécessaire.

Coût de stockage

En cas de stockage :

- les cartons de coffrets sont palettisés sur des palettes 100 x 120 cm sur un seul niveau,
- les cartons de bouteilles sont palettisés à plat en palettes 100 x 120 sur 2 niveaux.

Dans les deux cas, le coût de palettisation est négligeable.

	France	Transitaire en Malaisie	Transitaire au Japon
Coût de stockage (intégrant la manutention)	10 EUR par palette et par mois	38 MYR par palette et par mois	1400 JPY par palette et par mois

Annexe 11 : Informations relatives aux coffrets

1 – Les produits

Coffrets en bois exotique, intégrant une garniture de calage des bouteilles

Code TARIC : 4420.90.91.19

• **Dimensions extérieures d'un coffret :**

Largeur : 40,6 cm

Profondeur : 28,8 cm

Hauteur : 15,2 cm

Poids unitaire : 2 kg

Prix de vente unitaire FCA Port Kelang : 138 MYR

2 – Le conditionnement

Les coffrets sont conditionnés en cartons triple cannelure palettisables de dimensions :

- extérieures : 1,20 x 1 x 0,96 mètre
- intérieures : 1,17 x 0,97 x 0,90 mètre

Tare du carton : 11,6 kg

Charge utile du carton : 500 kg

Nombre de coffrets par carton : 48

3 – L'assemblage des coffrets et des bouteilles

Le lieu d'assemblage des coffrets et des bouteilles n'est pas encore défini. Plusieurs possibilités sont envisageables. Cependant, en raison de la réglementation douanière en Malaisie, il n'est pas envisagé d'assembler les coffrets en Malaisie.

	France	Japon
Coût d'assemblage par coffret	0,20 EUR	36 JPY

Annexe 12 : Transport maritime

1 – Les conteneurs maritimes

		20'	40'
Dry	Dimensions intérieures L x l x h (en m)	5,90 x 2,352 x 2,393	12,034 x 2,352 x 2,393
	Dimensions extérieures L x l x h (en m)	6,06 x 2,44 x 2,59	12,19 x 2,44 x 2,59
	Charge utile en tonnes	28,25	28,78
	Poids brut maximum en tonnes	30,48	32,50
Reefer	Dimensions intérieures L x l x h (en m)	5,456 x 2,25 x 2,20	11,584 x 2,25 x 2,20
	Dimensions extérieures L x l x h (en m)	6,06 x 2,44 x 2,59	12,19 x 2,44 x 2,59
	Charge utile en tonnes	27,47	29,30
	Poids brut maximum en tonnes	30,48	34

2 – Les fréquences et les transit time

Lignes maritimes	Fréquence des départs	Transit time
Port Kelang (Malaisie) – Anvers (Belgique)	hebdomadaire	32 jours
Anvers (Belgique) – Yokohama (Japon)	hebdomadaire	44 jours
Port Kelang (Malaisie) – Yokohama (Japon)	3 départs par semaine	13 jours

La durée du transit portuaire est estimée à 1 jour.

3 – Les tarifs

La société MEYER LOGISTIQUE a recours à différents armements maritimes pour assurer ses acheminements. Les tarifs appliqués par ces derniers sont repris dans sa base de données tarifaires, dont voici un extrait :

Fret de base FCL

	Liner terms	Conteneur 20'	Conteneur 40'
Port Kelang (Malaisie) – Anvers (Belgique)	Free in / Free out (Bord à bord)	762 USD	1200 USD
Anvers (Belgique) – Yokohama (Japon)	Container yard / Free out (Quai à bord)	967 USD	1283 USD
Port Kelang (Malaisie) – Yokohama (Japon)	Free in / Container yard (Bord à quai)	550 USD	900 USD

Correctifs

1. Les surcharges

Les surcharges suivantes sont applicables sur le fret de base :

- BAF (Bunker Adjustment Factor) 20 %
- ISPS (International Ship and Port Security) 75 USD par conteneur en FCL

2. Les THC (Terminal Handling Charges) : prix par conteneur

	Port de départ		Port d'arrivée	
	20'	40'	20'	40'
Port Kelang (Malaisie) – Anvers (Belgique)	470 MYR	715 MYR	197 EUR	197 EUR
Anvers (Belgique) – Yokohama (Japon)	187 EUR	187 EUR	33 000 JPY	48 000 JPY
Port Kelang (Malaisie) – Yokohama (Japon)	470 MYR	715 MYR	33 000 JPY	48 000 JPY

Annexe 13 : Transport en Europe et en France

Les tarifs du transporteur routier habituel de MEYER LOGISTIQUE sont basés sur les coûts CNR, auxquels il ajoute une marge de 15 %.

Tarifs semi-remorque porte-conteneur 40 tonnes :

Ce tarif est valable pour le transport d'un conteneur 40'. Pour le transport de deux conteneurs 20', il faut compter un surcoût de 20 %.

Terme kilométrique avec péages (CK) (1 km parcouru) CK	0,620 € (0,568 € Hors péage)
Terme journalier (CV + CS) (coût de véhicule + coût de structure) CV + CS	170,25 €
Terme horaire (1 heure de temps de service) CC/h	20,97 €

Données d'exploitation :

Kilométrage Anvers – Strasbourg : 473 km
Vitesse moyenne du véhicule : 65 km/h
Durée moyenne d'une journée de travail : 9,6 heures
Le véhicule emprunterait les autoroutes.
Temps d'attente au chargement : 2h30
Temps d'attente au déchargement : 1h30

Annexe 14 : Bilan carbone

Transport maritime :

Navire porte-conteneurs : 10,1 grammes CO₂ / t.km

L'estimation des émissions de CO₂ sera réalisée à partir de la distance moyenne parcourue par les navires exploités par les armateurs auxquels MEYER LOGISTIQUE a recours. Cette distance est de 400 km par jour de transit time.

Transport routier :

Ensemble articulé porte-conteneur 40 tonnes : 91,6 grammes CO₂ / t.km

Annexe 15 : Informations douanières

Extraits du tarif des douanes Prodouane pour les coffrets :

103 - Droit pays tiers	
Nomenclature :	44 20 90 91 19 (44209091) Renvoi :
TN701 : Conformément au règlement (UE) n° 692/2014 du Conseil (JO L 183, p. 9), il est interdit d'importer ⁺	
Pays : MY - (1011 - ERGA OMNES)	
Préférences :	
100 - Taux de droit de douane erga omnes appliqués aux pays tiers	
150 - Admission dans un code NC subordonnée à la présentation d'un certificat particulier	
3%	

TVA - TVA normale	
Nomenclature :	44 20 90 91 19 (4420) Renvoi :
TN701 : Conformément au règlement (UE) n° 692/2014 du Conseil (JO L 183, p. 9), il est interdit d'importer ⁺	
Pays : MY - (FR01 - UE + pays tiers + DOM)	
Territoire d'application : METRO - France continentale, Corse.	
20%	

Liste des principaux régimes douaniers dans l'Union européenne :

À l'importation	À l'exportation
<ul style="list-style-type: none">- Mise en libre pratique- Mise à la consommation- Entrepôt douanier- Admission temporaire- Perfectionnement actif	<ul style="list-style-type: none">- Exportation en simple sortie- Exportation temporaire- Perfectionnement passif

Le niveau élevé de coopération entre MEYER LOGISTIQUE et l'administration des douanes lui permet d'obtenir sans difficulté les autorisations nécessaires à l'utilisation des régimes douaniers particuliers.

Annexe 16 : Tarifs MEYER LOGISTIQUE

Commission de transport : 1,5 % sur les opérations de transport

Commission sur opération de dédouanement :

Par déclaration en douane

	Import	Export
Régimes généraux	150 EUR	90 EUR
Régimes de transit (hors transit TIR)	60 EUR	60 EUR
Autres régimes particuliers (hors transit TIR)	200 EUR	200 EUR

Assurance : MEYER LOGISTIQUE souscrirait une assurance marchandises pour le compte de son client «LES CAVES D'ALSACE ». Par souci de simplification, on considère un taux de :

- 2 % de la valeur FCA Malaisie pour tous les envois au départ de Malaisie
- 2 % de la valeur départ LES CAVES D'ALSACE pour tous les envois au départ de France

Annexe 17 : Hypothèse de litige envisagée

Les coffrets empotés dans un conteneur chargé en pontée sont retrouvés mouillés et tâchés lors du dépotage du conteneur, les rendant impropres à la vente. L'avarie s'est produite au cours des opérations de manutention portuaire au port d'Anvers. Le connaissement maritime a été établi en Malaisie.

Le litige serait réglé par une juridiction française.

Annexe 18 : Conventions maritimes internationales

1 – Extraits de la Convention de Bruxelles 1924

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

(...)

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

(...)

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

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

approprié 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.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

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.

*** plafond converti en 823,969 DTS**

ARTICLE 10

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

2 – Extraits de la Convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

ARTICLE 4

a) À 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 663,3501 unités de compte par colis ou unité, ou 1,99005 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 ci 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.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

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, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque État Contractant applique les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

3 – Extraits de la Convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1979

a) À 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.

4 – Extraits de la Convention de Hambourg

ARTICLE 2. - Champ d'application

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

- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État 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 État contractant, ou
- d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État 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.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

ARTICLE 4. - Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:
 - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

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.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

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.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

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.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

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.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

5 – Extraits du Code des transports

Le code des transports s'applique aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie. Il s'applique aussi aux opérations de transport hors du champ d'application d'une telle convention.

ARTICLE L5422-12

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent : 1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ; 2° D'un incendie ; 3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ; 4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ; 5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ; 6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ; 7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ; 8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ; 9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur. Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.

ARTICLE L5422-13

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 modifiée. Toutefois, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure. La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au lieu et au jour 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 des marchandises de même nature et qualité.

6 – Application par les différents États des conventions maritimes internationales

	France	Malaisie	Japon	Belgique
Convention de Bruxelles 1924	OUI	OUI	NON	OUI
Convention de Bruxelles 1968	OUI	NON	NON	OUI
Convention de Bruxelles 1979	OUI	NON	OUI	OUI
Convention de Hambourg	NON	NON	NON	NON

Annexe 19 : Taux de change

1 USD = 0,91 EUR
1 JPY = 0,0083 EUR

1 DTS = 1,24 EUR
1 MYR = 0,22 EUR

INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie.

Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAE	8032A	103	7050