

ORGANISATION ET EXPLOITATION DES TRANSPORTS

Durée de l'épreuve : 5 heures

Coefficient : 6

Matériel autorisé :

Une calculatrice de poche à fonctionnement autonome, sans imprimante et sans aucun moyen de transmission, à l'exclusion de tout autre élément matériel ou documentaire (circulaire n° 99-186 du 16 novembre 1999 ; BOEN n° 42).

Document remis au candidat

Le sujet comporte 21 pages numérotées de 1/21 à 21/21.
Aucun autre document n'est autorisé.

Il vous est demandé de vérifier que le sujet est complet dès sa mise à votre disposition.

Le sujet se présente sous la forme de 4 dossiers indépendants

Page de garde	p 1
Présentation du sujet	p 2
DOSSIER 1 : L'acheminement direct Europe – Maghreb.....	(60 points)... p 2-3
DOSSIER 2 : La refonte du "carrier's haulage" au départ de la région lyonnaise ...	(25 points)... p 4
DOSSIER 3 : La responsabilité juridique de BALBOA	(20 points)... p 5
DOSSIER 4 : Informatique appliquée à l'exploitation	(15 points)... p 5

Le sujet comporte les annexes suivantes :

DOSSIER 1

Annexe 1 : Le consortium BALBOA	p 6-7
Annexe 2 : Les envois-tests	p 8
Annexe 3 : Le tarif BALBOA	p 9 à 13
Annexe 4 : Le tarif MAR-MAG (Marseille – Maghreb) de SANMARCO	p 13 à 14
Annexe 5 : Schedules (Calendriers) du mois de mars de l'année N.....	p 14
Annexe 6 : Pré-acheminement avant refonte du "carrier's haulage"	p 15

DOSSIER 2

Annexe 1 : Le consortium BALBOA	p 6-7
Annexe 7 : La refonte du "carrier's haulage" au départ de la région lyonnaise	p 16-17

DOSSIER 3

Annexe 7 : La refonte du "carrier's haulage" au départ de la région lyonnaise	p 16-17
Annexe 8 : Modèles de connaissance de bout en bout	p 18-19

DOSSIER 4

Annexe 9 : Règles de gestion	p 20
------------------------------------	------

Annexe A : Extrait du modèle conceptuel de données ...(à rendre avec la copie)..... p 21

Annexe à rendre avec la copie : Annexe A

(Les deux exemplaires fournis pour l'annexe à rendre en un exemplaire, étant suffisants pour permettre la préparation et la présentation des réponses, il ne sera pas distribué d'exemplaires supplémentaires).

AVERTISSEMENT

Si le texte du sujet, de ses questions ou de ses annexes, vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner **explicitement** dans votre copie.

SUJET

*Il vous est demandé d'apporter un soin particulier à la présentation de votre copie.
Toute information calculée devra être justifiée.*

Dirigé par le Maltais John Paul John CAMILLERI, le consortium maritime BALBOA (Baltique, Bosphore, Atlantique) a été créé par quatre armements, « Stennis Lines », « Zarkos Egean SeaSpeed », "The Maltese Falcon" et SANMARCO (Société d’Affrètement et de Navigation Marseille-Anvers - Rotterdam-Casablanca-Oran), pour exploiter un service régulier entre les ports de l’Europe du Nord et les ports de la méditerranée.

Conformément aux principes d’un consortium (association d’entreprises constituée dans le but de réaliser un projet commun), les armements ont mis en commun leurs moyens pour exploiter cette ligne. Mais, ils gardent leur indépendance et leurs moyens propres pour assurer leurs autres trafics.

Le service est constitué d'une ligne mère, de lignes "feederisées" et de transports terrestres. Ce service donne satisfaction, excepté sur deux points :

- la desserte de l'Afrique du Nord au départ des ports de la rangée nord-ouest : l’obligation de transborder les marchandises au "hub" conteneurs (plate-forme de concentration des flux de conteneurs) du port de Marsaxlokk dans l’île de Malte allonge sensiblement les délais de livraison, ce qui génère le mécontentement de nombreux clients ;
- le "carrier's haulage" au départ de la région lyonnaise : le prix de vente des pré et post-acheminements terrestres réalisés par le consortium est considéré comme trop élevé.

Ange SINIBALDI, responsable du secteur Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie) à la fois au consortium et à l’armement SANMARCO, est mis en demeure d’apporter les mesures correctives dans le respect des règles de fonctionnement du consortium.

Placé(e) sous l'autorité d'Ange SINIBALDI, vous êtes chargé(e) de traiter ces problèmes.

DOSSIER 1 : L'ACHEMINEMENT DIRECT EUROPE - MAGHREB

Ange SINIBALDI vous demande d’étudier la faisabilité d'un acheminement direct Europe-Maghreb au départ du port de Marseille, en utilisant la ligne actuelle SANMARCO, c’est-à-dire sans transbordement des conteneurs dans le port de Marsaxlokk (Malte). Il vous demande de procéder en deux étapes.

Première partie : Analyse des avantages et des inconvénients pour le client

Ange SINIBALDI a sélectionné deux envois significatifs : un envoi au départ de Neuss en Belgique et un envoi au départ de Duisbourg en Allemagne. Il vous demande de comparer le prix facturé au client et le délai d'acheminement :

- en cas de recours au consortium BALBOA, avec transbordement des marchandises au hub conteneurs de Marsaxlokk ;
- en cas d'acheminement direct par l’armement SANMARCO hors consortium via le port de Marseille.

Travail à faire

A - L'acheminement actuel

1 - Calcul des prix d'acheminement

À partir du tarif BALBOA, calculer le prix d’acheminement :

- a - pour l’envoi belge au départ de Neuss via Anvers ;
- b - pour l’envoi allemand au départ de Duisbourg via Rotterdam.

2 - Calcul des délais d'acheminement

Calculer le délai d'acheminement :

- a - pour l'envoi belge ;
- b - pour l'envoi allemand.

B - L'acheminement direct

1 - Calcul des prix d'acheminement

En appliquant le tarif SANMARCO, calculer le prix total complet d'acheminement facturé au client:

- a - pour l'envoi belge ;
- b - pour l'envoi allemand.

2 - Calcul des délais

Calculer le délai d'acheminement :

- a - pour l'envoi belge ;
- b - pour l'envoi allemand.

C - Conclusion

À partir des résultats précédents, déterminer les avantages et les inconvénients pour le client, en cas d'acheminement direct par l'armement SANMARCO hors consortium.

Deuxième partie : Agrément par le consortium BALBOA du transfert d'activité

L'analyse des avantages et des inconvénients pour le client ne suffit pas à la prise de décision. En effet, la desserte du Maghreb au départ de l'Europe du nord en acheminement direct par Marseille concurrence le service proposé par le consortium et nécessite donc, conformément à ses règles de fonctionnement, l'agrément du directoire.

Travail à faire

- 1- Recenser les conséquences pour le consortium de ce transfert d'activité.
- 2- Présenter les arguments permettant de convaincre le directoire du consortium.

DOSSIER 2 : LA REFONTE DU "CARRIER'S HAULAGE" AU DÉPART DE LA RÉGION LYONNAISE

Votre projet d'acheminement direct EUROPE-MAGHREB a été accepté par le consortium. Ange SINIBALDI vous demande maintenant de résoudre le deuxième problème : la réduction du coût moyen du transport terrestre des conteneurs au départ de la région lyonnaise.

Jusqu'à présent, la traction terrestre des conteneurs est effectuée par le transporteur routier Trailbox. Ange SINIBALDI vous propose d'examiner des méthodes de substitution.

Première partie : Situation actuelle

Ange SINIBALDI souhaite connaître le coût actuel de l'acheminement terrestre par voie routière entre la zone qu'il a appelée le Grand - Lyon et le port de Marseille.

Travail à faire

- 1 - Calculer le prix facturé par Trailbox pour le transport terrestre d'un EVP entre le Grand-Lyon et Marseille.
- 2 - Montrer que ce prix constitue un coût trop élevé pour BALBOA.

Deuxième partie : La nouvelle logistique d'enlèvement dans le Grand – Lyon

Ange SINIBALDI pense limiter le coût d'acheminement terrestre des conteneurs entre le Grand - Lyon et le port de Marseille. Pour cela, il combinera un enlèvement à domicile par transport routier et un trajet fluvial sur une barge porte-conteneurs.

Pour l'enlèvement à domicile, il hésite entre deux solutions :

- recourir aux services de son prestataire habituel : le transporteur routier TRAILBOX ;
- exécuter lui-même ce travail en louant les véhicules auprès de la Société SCHMERTZ.

Il vous faut évaluer le coût supporté par BALBOA pour chacune des options.

Travail à faire

A – Enlèvements par TRAILBOX

Calculer le prix facturé par TRAILBOX pour la traction d'un EVP.

B – Enlèvements par véhicules loués chez SCHMERTZ

- 1 - Calculer le nombre d'EVP à enlever dans le Grand-Lyon pour chaque embarquement à Marseille.
- 2 - En déduire le nombre de véhicules nécessaires.
- 3 - Calculer le coût annuel d'enlèvement.
- 4 - Calculer le coût moyen de traction par conteneur.

Troisième partie : Pré-acheminement complet jusqu'à Marseille

Vous ne vous prononcez pas encore sur le choix du préacheminement routier, mais vous êtes maintenant en mesure de calculer le coût moyen de l'acheminement terrestre d'un conteneur.

Travail à faire

- 1 - Calculer le coût de transport d'un conteneur 20' depuis le domicile du chargeur jusqu'au port de Marseille pour chacune des options routières envisagées.
- 2 - Proposer à Ange SINIBALDI la solution terrestre la plus pertinente. Justifier votre choix.

DOSSIER 3 : LA RESPONSABILITÉ JURIDIQUE DE BALBOA

Ange SINIBALDI opte définitivement pour la solution FLUVIOBOX – SCHMERTZ, c'est-à-dire un pré-acheminement par voie d'eau complété par un enlèvement routier avec des véhicules loués.

Jusqu'à maintenant, l'acheminement était réalisé sous couvert de deux documents de transport : une lettre de voiture nationale et un connaissement de port à port. Pour assurer la cohérence mercatique du nouveau service, JPJ Camilleri souhaite que les acheminements soient désormais couverts par des connaissements de bout en bout.

Pour cela, il dispose de deux modèles de connaissement de bout en bout traitant de la question : un connaissement CMT et un connaissement VERSEAU. Étant plus logisticien que juriste, il ne sait pas lequel des deux modèles est le mieux adapté. Ainsi, il vous demande de lui fournir une réponse détaillée sur les points suivants :

- 1 - Pour chaque modèle de connaissement :
 - a - Déterminer la nature du connaissement de bout en bout.
 - b - Comparer l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime vis-à-vis du client :
 - pendant la phase de transport maritime,
 - pendant la phase de transport fluvial,
 - pendant la phase de transport routier.
- 2 - En déduire le modèle de connaissement le mieux adapté.
- 3 - Indiquer les documents de transport émis entre l'ensemble des parties.

DOSSIER 4 : INFORMATIQUE APPLIQUÉE À L'EXPLOITATION

JPJ CAMILLERI vous ayant donné son accord définitif, vous êtes chargé(e) de gérer les emplacements disponibles sur les navires.

Pour cela vous avez à votre disposition un extrait de modèle conceptuel de données.

Travail à faire

- 1 - Compléter l'extrait du modèle conceptuel de données proposé en **annexe A**.
 - 1-1 Placer les cardinalités manquantes.
 - 1-2 Placer la propriété qui permet de gérer la disponibilité d'une cellule pour une relation.
- 2 - Présenter le modèle relationnel correspondant.

ANNEXE 1 : Le consortium BALBOA

I- Armements membres du consortium

Le consortium compte quatre armements parmi ses membres : Stennis Lines, Zarkos Egean SeaSpeed, The Maltese Falcon, SANMARCO.

A - Stennis Lines

Armement de droit luxembourgeois disposant de deux centres logistiques portuaires à Anvers et Rotterdam et de trois centres intérieurs à Neuss (Belgique), Manheim et Duisbourg (Allemagne).

Cet armement est spécialisé dans le cabotage sur le Range Atlantique – Mer du Nord – Mer Baltique.

B - Zarkos Egean SeaSpeed

Armement chypriote grec spécialisé dans la desserte de la méditerranée orientale et de la Turquie au moyen de cargos conventionnels. Il dispose d'un excellent réseau commercial dans cette région, mais il ne pouvait, tout seul, faire face aux contraintes de la conteneurisation.

C - The Maltese Falcon

Armement maltais spécialisé dans le cabotage avec l'Afrique du Nord jusqu'au canal de Suez, il dispose d'une solide infrastructure et d'une position stratégique incomparable sur l'île de Malte. C'est la raison qui a conduit le BALBOA à fixer son hub à Malte.

D - SANMARCO

La Société d'Affrètement et de Navigation Marseille Anvers Rotterdam Casablanca Oran est un armement marseillais spécialisé depuis plus d'un siècle dans la desserte des ports du Maghreb à partir de la France et de l'Europe du Nord. Il a d'ailleurs gardé, hors consortium, la desserte directe du Maghreb à partir du port de Marseille.

Responsable secteur Maghreb : Ange SINIBALDI

II- Organisation de la ligne

Cette ligne, reliant la Baltique au Bosphore, est construite sur le principe classique d'une ligne mère complétée par des lignes de feeder.

A - La ligne mère

C'est une dorsale Rotterdam (Pays Bas) – Anvers (Belgique) - Dunkerque – Le Havre – La Valette (Malte) – Alexandrie (Égypte) – Istanbul (Turquie) dont le service est assuré par des porte-conteneurs de 1 500 à 3 500 EVP.

Les ports ne figurant pas comme escale sur la ligne mère sont desservis par des feeders à partir des ports d'escale. Les frets pour ces destinations doivent donc être transbordés.

B - Les lignes « feederisées »

Chaque armement assure le feeder dans sa zone d'activité traditionnelle au moyen de porte-conteneurs de 500 à 700 EVP :

- « Stennis Lines » assure, à partir de Rotterdam, la desserte des ports de Hambourg, Bremerhaven, Oslo et Copenhague ;
- « Zarkos Egean SeaSpeed » assure, à partir de Malte, la desserte de Petras, Le Pirée (Grèce) et Limassol (Chypre) ;
- « The Maltese Falcon » assure, à partir de Malte, la desserte de Tripoli, Alexandrie, Port Saïd, Haïfa, Beyrouth et Izmir ;
- SANMARCO assure, à partir de Malte la desserte des ports de Tunis, Skikba, Alger, Oran et Casablanca.

ANNEXE 1 : (suite et fin)

C - Les lignes en gestion propre

Chaque armement a gardé un certain nombre de lignes qu'il gère en propre à condition de ne pas concurrencer le service assuré par le consortium :

- « Stennis Lines » assure, pour son compte, la desserte des Îles Britanniques, de l'Irlande et de l'Islande ;
- SANMARCO assure pour son compte la desserte directe des ports d'Alger et d'Oran, mais uniquement au départ de Marseille ;
- « Zarkos Egean SeaSpeed » assure pour son compte la desserte des îles grecques de la mer Égée et de la mer Ionienne au départ du Pirée ;
- « The Maltese Falcon » assure pour son compte la desserte des ports italiens de l'Adriatique.

III- Obligations des partenaires

Le fonctionnement du consortium repose sur les règles suivantes :

- la mise en commun des recettes, des horaires, des espaces de navire et des recettes d'exploitation ;
- l'harmonisation des horaires et des rotations ;
- le management intégré de la flotte ;
- la coopération pour le transbordement et le transport intérieur ;
- une clause de non-concurrence par laquelle un armement ne doit pas mettre en place un service qui, soit concurrence celui qui est géré par le consortium, soit concurrence une activité assurée en propre par un de ses partenaires ;
- pour faire respecter cette dernière règle, tout service nouveau mis en place par un armement doit être soumis à l'agrément du directoire du consortium.

IV- Management

Pour des raisons de stratégie géographique et fiscale, le siège social de BALBOA a été fixé à La Valette, capitale de l'île de Malte. C'est une société anonyme avec Directoire et Conseil de surveillance. La majorité du capital est détenue par « Stennis Lines ». Mais peu soucieux de publicité, les actionnaires luxembourgeois ont choisi comme président du Directoire le maltais John Paul John CAMILLERI.

Très jaloux de ses prérogatives, JPJ CAMILLERI ne cache pas son ambition d'absorber tous les armements dans le consortium pour le transformer en une véritable alliance capable de rivaliser avec les grands armements. C'est dans cet objectif à moyen terme qu'il a désigné comme responsable du secteur Afrique du Nord, Ange SINIBALDI qui occupe le poste équivalent chez SANMARCO.

V- Organisation des pré et post acheminements terrestres (extrait)

(...)

Le consortium a fixé la règle de tarification des pré et post-acheminements terrestres suivante : pour des raisons de cohérence tarifaire, le prix de vente ne doit pas dépasser 510 EUR par EVP.

(...)

ANNEXE 2 : Les envois-tests

I- L'envoi belge

Expéditeur : Van Plouck Export Avenue Léopold 1^{er} Neuss Belgique ;
Destinataire : Les bazars algérois réunis, Boulevard Boumedienne, Alger ;
Port d'embarquement : Anvers ;
Port de destination : Alger ;
Colisage :

	Type	Nombre	Poids Brut Total <i>en tonnes</i>	Volume Brut Total <i>en m³</i>
Tubes de néon	Cartons	60	0,900	9
Clous, vis, boulons et écrous	Caisses	220	4,180	4,125
Jeux, jouets	Cartons	230	2,530	5,03125
Livres	Caisses	220	5,720	7,92
Perceuses et disqueuses électriques	Cartons	180	4,500	5,67
Robinetterie, plomberie	Caisses	55	4,565	1,7325
Total			22,395	33,479

Conteneur utilisé : un conteneur 40' ventilé sec d'une charge utile de 26 330 kg et d'un volume utile de 67,7 m³.

II- L'envoi allemand

Expéditeur : Hans Georg Schnapsertgut Verkehr Priamistrasse N 69 Duisbourg Deutschland ;
Destinataire : Les stocks oranais ZA Mounir El Khaled Oran Algérie ;
Port d'embarquement : Rotterdam ;
Port de destination : Oran ;
Colisage :

	Type	Nombre	Poids Brut Total <i>en tonnes</i>	Volume Brut Total <i>en m³</i>
Pâtes au blé dur	Cartons	25	0,25	1,013
Sel marin	Sacs	22	1,1	5,5
Biscuits de Savoie	Caisses	15	0,3	1,875
Thé	Cartons	23	0,345	3,45
Flacons de moutarde à l'ancienne	Caisses	38	2,28	1,862
Jus de fruits en bouteille	Cartons	180	14,4	8,82
Légumes en conserve	Caisses	80	2,8	4,41
Lait en poudre	Cartons	30	0,6	1,8
Total			22,075	28,73

Conteneur utilisé : un conteneur 20' ventilé sec d'une charge utile de 22 660 kg et d'un volume utile de 33,2 m³.

ANNEXE 3 : Le tarif BALBOA (extraits)

(...)

Conditions générales

Les taux de fret s'entendent sous-palan/port de chargement jusqu'à sous-palan/port de déchargement, à l'exception des colis de plus de 10 tonnes dont les conditions s'entendent bord/bord.

Le passage de la lisse/porte du navire détermine le sous-palan. Ces conditions ne s'appliquent pas aux colis dont le poids ou les dimensions nécessitent un accord spécial du transporteur maritime (voir *taux de fret et suppléments*).

(...)

1. Taux de fret

1.1. Monnaie et modalités

Tous les taux indiqués dans le tarif sont en EURO.

Sauf indication contraire ci-après, pour les marchandises en conventionnel et LCL, ils s'entendent par U.P. (Unité de Paiement) à savoir par tonne de 1000 kilos ou m³, à l'avantage du navire :

M3 : le fret doit être calculé sur le volume ;

P : le fret doit être calculé sur le poids.

Les taux indiqués pour les chargements en conteneurs FCL s'entendent par TEU (EVP).

(...)

1.4. Connaissance couvrant différentes marchandises

Chaque marchandise doit être taxée individuellement. (...)

2. Suppléments et surcharges

2.1. Droits de port, taxes portuaires, Wharfage charges, etc.

Frais locaux qui ne sont pas couverts par les conditions de transport, voir *Taux de fret et suppléments*.

2.2. Colis lourds et colis longs

Voir *Taux de fret et suppléments*.

2.3. Port liner terms charges (P.L.T.C.)

Les PLTC sont payables par le chargeur. Elles sont nettes et supposées être acquises et payées à partir de la date à laquelle les marchandises sont réceptionnées par le transporteur maritime, voir *Taux de fret et suppléments*. (...)

3. Calcul du fret

- | | |
|---|--|
| ① | Tarif de base + suppléments ports secondaires, à option ou de transbordement |
| ② | - Ristournes |
| ③ | = Sous/total |
| ④ | + Suppléments colis lourds/longs |
| ⑤ | + Toute autre surcharge (encombrement...) applicable sur sous/total ③ |
| ⑥ | = Sous/total |
| ⑦ | ± Interim Fuel Participation (IFP) applicable sur sous/total ③ |
| ⑧ | ± Interim Currency Participation (ICP) applicable sur sous/total ⑥ |
| ⑨ | + a) Frais portuaires à destination
b) Frais locaux de manutention (PLTC, THC, LCL)
c) Tout autre frais annexe |
| ⑩ | = Total à régler |

ANNEXE 3 : (suite)

4. Paiement du fret et variation des taux du tarif et accessoires

Les frets et accessoires sont dus au chargement et payables par le chargeur en échange du connaissement et sont acquis à tout événement.

Aucun connaissement comportant la mention "Fret payable au départ" ne sera délivré sans que le fret ait été payé.

Fret payable à destination.

À la demande du chargeur, le fret pourra être payé à destination avec l'accord du transporteur maritime.

Une taxe de 3 % sera alors perçue sur la totalité des montants à encaisser à destination.

Les frets des marchandises périssables, animaux vivants, déménagements, effets personnels et automobiles de tourisme personnelles doivent être payés au port de chargement.

5. Prise en charge des marchandises

(...)

5.3. Transport combiné

Le transporteur maritime pourra sur demande du chargeur, prendre des dispositions pour l'acheminement des marchandises ou conteneurs jusqu'à destination finale. Ce transport sera régi par les règles du connaissement de transport combiné. (...)

6. Règles de cubage pour la taxation

6.1. Cubage du conventionnel et des marchandises LCL

6.1.1. Règles de base

Le fret est payable d'après les cubages établis par les représentants du transporteur maritime ;

Le volume à taxer est obtenu en multipliant les trois dimensions extrêmes, à savoir la plus grande longueur × la plus grande largeur × la plus grande hauteur de chaque colis, ces dimensions incluant toute partie faisant saillie.

(...)

6.1.2. Dimensions et unités payantes

Seul le système métrique doit être utilisé. Les dimensions doivent être arrondies au cm supérieur ou inférieur. Le volume est le résultat de la multiplication des trois dimensions arrondi au dm³ supérieur.

(...)

7. Conditions générales Conteneurs

7.1. Évolution des charges

Les transporteurs maritimes se réservent la possibilité de modifier, sans préavis, le montant des charges qu'ils ne contrôlent pas directement et spécifiées ci-dessous :

- Terminal Handling Charges (THC)
- LCL Port Service Charges
- Frais d'immobilisation des conteneurs. (...)

(...)

ANNEXE 3 : (suite)

7.8. Conteneurs FCL ou homogènes

Un conteneur est FCL ou homogène lorsqu'il est remis par un seul expéditeur pour un seul destinataire et qu'il comprend uniquement des marchandises classées dans une seule et même catégorie de la nomenclature.

(...)

7.10. Conteneurs LCL ou non homogènes

7.10.1. Définition

Un conteneur est LCL ou non homogène lorsqu'il ne répond pas à la définition du point 7.8.

7.10.2. Mode de calcul du fret

Les conteneurs non homogènes sont taxés selon la grille des marchandises en conventionnel.

Sauf si le conteneur atteint le poids maximum en charge autorisé, le volume occupé par la marchandise ne doit pas être inférieur à 22 m³ dans le cas d'un conteneur de 20' et à 44 m³ dans le cas d'un conteneur de 40'.

Si le minimum de remplissage n'est pas atteint, le cubage entre le volume réellement occupé et le minimum obligatoire sera taxé au taux de la 2e catégorie. Le fret ainsi déterminé ne doit pas être inférieur aux minima de perception par conteneur comme indiqué ci-après.

7.10.3. Minimum de perception par conteneur non homogène

Type	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
20'	352,16 €	409,33 €	496,98 €	554,15 €
40'	703,55 €	817,89 €	992,44 €	1 106,78 €

7.11. Terminal Handling Charges (THC)

Les THC sont payables par le chargeur. Elles sont nettes et considérées être acquises et sont payables à la date à laquelle les marchandises sont reçues par le transporteur maritime. *Voir taux de fret et suppléments.*

7.12. LCL Port Service Charges

Elles sont payables par le chargeur. Le minimum correspond au montant payable pour une tonne.

Elles sont nettes et considérées être acquises et sont payables à la date à laquelle les marchandises sont reçues pour le compte du transporteur maritime. *Voir taux de fret et suppléments.*

(...)

ANNEXE 3 : (suite)

9. Grilles tarifaires

Nomenclature des marchandises (extraits)

MARCHANDISES	CAT. CONV	CAT. CONT	MARCHANDISES	CAT. CONV	CAT. CONT
Ampoules électriques, tubes de néon	2	2	Matières plastiques et ouvrages en ces matières	3	3
Articles d'hygiène	1	1	Menuiserie métallique	2	2
Biscuits, biscottes	3	3	Moteurs	2	2
Boulonnerie, clouterie	2	2	Outils et outillage non électriques	2	2
Condiments pour alimentation humaine. Moutarde	2	2	Ouvrages en acier, fer, fonte	3	3
Conserves de légumes	3	3	Parfumerie, cosmétique	1	1
Cuivre et ouvrages en cuivre	3	3	Pâtes alimentaires	4	4
Jeux, jouets	2	2	Pièces pour automobiles, cycles, motocycles	2	2
Jus de fruits, de légumes	3	3	Revêtements de sol, tapis	2	2
Lait et lait en poudre	3	3	Robinetterie, plomberie	2	2
Livres	2	2	Sel en sacs	4	4
Matériel agricole (sauf tracteurs)	2	2	Semoule et couscous	3	3
Matériel électrique et pièces de rechange	2	2	Talc en sacs	4	4
Matériel médical, équipement hospitalier	2	2	Thé	2	2
			Vêtements et accessoires du vêtement	2	2

Tarif de base pour marchandises (en EUR)

au départ des Ports du Havre, Dunkerque, Anvers et Rotterdam

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
	Tunis Alger Oran Skikda Casablanca	Tripoli Patras Corinthe Le Pirée	Alexandrie Port Said Haifa Beyrouth Limassol	Izmir Istanbul (Ambarli et Kumport)
	Marchandises en conventionnel et conteneur LCL ou non homogène			
Catégorie 1	22,17 €	26,59 €	30,89 €	32,10 €
Catégorie 2	20,18 €	24,20 €	28,11 €	29,21 €
Catégorie 3	17,90 €	21,48 €	24,96 €	25,94 €
Catégorie 4	18,05 €	21,65 €	25,15 €	26,13 €
	Marchandises en conteneur de 20' FCL homogène (1)			
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Catégorie 1	698,33 €	837,61 €	973,08 €	1 011,24 €
Catégorie 2	635,48 €	762,23 €	885,51 €	920,23 €
Catégorie 3	564,14 €	676,66 €	786,10 €	816,93 €
Catégorie 4	568,49 €	681,87 €	792,15 €	823,22 €
EVP Frigo	535,95 €	642,85 €	746,81 €	776,10 €

(1) Y compris location pour les conteneurs secs/ventilés ; double perception pour les 40'.
Pour tout équipement spécialisé, se référer à la clause 2.9. des conditions générales.

ANNEXE 3 : (suite et fin)

À destination

Les Frais portuaires sont nets et doivent être perçus au départ en même temps que le fret.

(Minimum de perception : 1 U.P.)	Conventionnel ou LCL	Conteneur FCL 20' Double perception 40'
	EUR	EUR
Alger :		
- THC		90,00
- Congestion portuaire	12,50 par UP	15,00
Oran :	1,15 par tonne	90,00

Au départ

	Anvers	Rotterdam	Marseille
T.H.C. FCL 20' ou 40'	116	124	90
LCL par tonne	15	32	25

Minimum de facturation par B/L : 1 tonne.

Surcharges

Transbordement à Malte : 195 €/ conteneur ;

Interim Fuel Participation (IFP) : pour tenir compte de la hausse du coût des soutes, l'Interim Fuel Participation est portée à 12 % depuis le début de l'année.

ANNEXE 4 : Le tarif MAR-MAG (Marseille – Magreb) de SANMARCO

Les conditions générales sont identiques à celles du consortium BALBOA, à une différence près. En effet, l'armement SANMARCO considère comme envoi FCL tout envoi conteneuriser, que son contenu soit homogène ou non.

I- Taux de fret

De Marseille vers Alger et Oran

Type de conteneur	Par EVP
Ventilé sec	650,00 €
Autres	806,28 €

II- Frais portuaires (en euros)

Au départ

	Marseille
T.H.C. 20' ou 40'	90,00

ANNEXE 4 : (suite et fin)

À destination

Les frais portuaires sont nets et doivent être perçus au départ en même temps que le fret.

(Minimum de perception : 1 U.P.)	Conteneur 20' Double perception 40'
	EUR
Alger :	
- THC	90,00
- Congestion portuaire	15,00
Oran : THC	90,00

III- Surcharges

Interim Fuel Participation (IFP) : pour tenir compte de la hausse du coût des soutes, l'Interim Fuel Participation est portée à 12 % depuis le début de l'année (même modalité de calcul que dans le tarif BALBOA).

ANNEXE 5 : Schedules (Calendriers) du mois de mars de l'année N

Balboa Ligne mère (Easbound)

	Rotterdam	Anvers	Dunkerque	Le Havre	Marsaxlokk (Malte)	Alexandrie	Istanbul
	Départ	Départ	Départ	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
Regina BALBOA	lundi 01/03	mardi 02/03	mercredi 03/03	jeudi 04/03	lundi 08/03	mardi 09/03	jeudi 11/03
King BALBOA	lundi 08/03	mardi 09/03	mercredi 10/03	jeudi 11/03	lundi 15/03	jeudi 18/03	jeudi 18/03
Pride of BALBOA	lundi 15/03	mardi 06/03	mercredi 17/03	jeudi 18/03	lundi 22/03	jeudi 25/03	jeudi 25/03
Regina BALBOA	lundi 22/03	mardi 03/03	mercredi 24/03	jeudi 25/03	lundi 29/03	jeudi 01/04	jeudi 01/04

Feeding Malte – Maghreb

	Marsaxlokk	Tunis	Skikba	Alger	Oran	Casablanca
SANMARCO Nadir	mercredi 03/03	vendredi 05/03	dimanche 07/03	mardi 09/03	jeudi 11/03	samedi 13/03
SANMARCO Zenith	mercredi 10/03	vendredi 12/03	dimanche 14/03	mardi 16/03	jeudi 18/03	samedi 20/03
SANMARCO Nadir	mercredi 17/03	vendredi 19/03	dimanche 21/03	mardi 23/03	jeudi 25/03	samedi 27/03
SANMARCO Zenith	mercredi 24/03	vendredi 26/03	dimanche 28/03	mardi 30/03	jeudi 01/04	samedi 03/04

Ligne SANMARCO MAR-MAG

	Marseille	Alger	Oran
Ville d'Alger	mardi 02/03	jeudi 04/03	samedi 06/03
Ville d'Oran	mercredi 03/03	vendredi 05/03	dimanche 07/03
Ville d'Alger	mardi 09/03	jeudi 11/03	samedi 13/03
Ville d'Oran	mercredi 10/03	vendredi 12/03	dimanche 14/03
Ville d'Alger	mardi 16/03	jeudi 18/03	samedi 20/03

Toutes les dates sont des dates de départ, sauf pour le port de Marsaxlokk : s'agissant d'un hub, il est nécessaire de dissocier les dates d'arrivée et de départ des navires.

ANNEXE 6 : Pré-acheminement avant refonte du "carrier's haulage"

Le pré-acheminement des deux envois-tests est réalisé par voie ferroviaire. Les tarifs comprennent l'enlèvement, la manutention et l'acheminement ferroviaire.

I - Vers les ports Nord-européens

	Conteneur 20'	Conteneur 40'	Délai
Duisburg - Rotterdam	259 €	340 €	1 jour
Neuss - Anvers	240 €	315 €	1 jour
Mannheim - Anvers	557 €	731 €	1 jour
Transit Rotterdam "city limit"	40 €	70 €	1 jour
Transit Anvers "city limit"	40 €	70 €	1 jour

"city limit" : acheminement terminal de la gare de fret jusqu'au quai d'embarquement maritime.

II - Vers Marseille

	Tarif		
	Conteneur 20'	Conteneur 40'	Délai
Anvers - Marseille	384 €	743 €	2 jours
Rotterdam - Marseille	449 €	883 €	2 jours
Manheim - Marseille	408 €	791 €	2 jours
Duisbourg - Marseille	488 €	951 €	2 jours
Neuss - Marseille	463 €	901 €	2 jours
Fos (port fluvial) Marseille (port maritime)	23 €	46 €	Néant

ANNEXE 7 : La refonte du "carrier's haulage" au départ de la région lyonnaise

I – Organisation

Le carrier's haulage au départ de la région lyonnaise sera réorganisé selon les modalités suivantes :

- un enlèvement routier au domicile du chargeur par le transporteur routier TRAILBOX ou bien au moyen de véhicules loués ;
- les conteneurs seront alors rendus à Lyon au quai Édouard Herriot pour être remis au transporteur fluvial FLUVIOBOX qui les amènera à Fos-sur-Mer. De là, ils seront acheminés par un transporteur routier spécialisé qui les amènera au port maritime de Marseille pour embarquement vers l'Afrique du Nord ;
- en cas d'enlèvement au moyen de véhicules loués, le nombre de véhicules nécessaires sera déterminé à partir du nombre prévisionnel d'EVP enlevés, soit 16 000 EVP par an.

II - Le service FLUVIOBOX

Raison sociale : FLUVIOBOX

Activité : transport fluvial de conteneurs entre Chalon-sur-Saône et Fos-sur-Mer.

A- Calendrier des départs

Service Export CHALON – MÂCON – LYON – FOS

Mise à disposition à Fos	
Départs de Chalon	
Lundi soir	Jeudi matin
Jeudi après-midi	Lundi matin
Départs de Mâcon	
Mardi soir	Jeudi matin
Vendredi soir	Lundi matin
Départs de Lyon	
Mardi soir	Jeudi matin
Vendredi soir	Lundi matin

B- Tarif

Numéro de tarif	Départ	Arrivée	20'	40'
1	Fos	Lyon	152,45 €	198,19 €
2	Fos	Chalon-sur-Saône	274,41 €	365,88 €
3	Fos	Mâcon	213,43 €	304,90 €
4	Mâcon	Fos	192,09 €	274,41 €
5	Chalon-sur-Saône	Fos	246,97 €	329,29 €
6	Lyon	Fos	137,21 €	178,37 €

Frais annexes :

- Transfert port fluvial de Fos-sur-Mer port maritime de Marseille : 49 EUR par EVP ;
- Passages à quai / manutentions départ + arrivée : 45 EUR par EVP.

ANNEXE 7 : (suite et fin)

III - Traction routière des conteneurs par le transporteur routier TRAILBOX

A - Tarif de la société TRAILBOX

Les tarifs appliqués pour la société TRAILBOX sont les suivants :

Numéro de tarif	Nombre de km		Tarif par EVP
	De	à	
1	0	10	130
2	11	20	152
3	21	30	176
4	31	40	215
5	41	50	223
6	51	75	245
7	76	100	260
8	101	125	285
9	126	150	315
10	151	175	358
11	176	200	410
par km supplémentaire			0,92

B - Distancier

De	à	km
Marseille	Région parisienne	800
Marseille	Grand Lyon	350
Marseille	Toulouse	450
Marseille	Fos	49
Grand Lyon	Lyon- Port Édouard Herriot	100

IV - Traction routière par véhicules en location avec conducteur

A - Société : SCHMERTZ TRUCK LOCATION, BOURG EN BRESSE

B - Organisation

- L'usage de véhicules loués ne concernerait que la desserte du Grand-Lyon, les transferts Fos – Marseille continueraient à être assurés par un transporteur routier ;
- Un véhicule peut charger deux conteneurs de 20' sur son châssis ;
- Un véhicule effectue deux rotations par jour, uniquement les jours de départ des navettes FLUVIOBOX.
- Les jours où les véhicules n'amènent pas les conteneurs pour embarquement à Lyon, Ange SINIBALDI pense pouvoir les affecter à d'autres trafics ;
- Il n'est pas prévu de faire fonctionner les véhicules les samedis et dimanches.

C - Tarif Schmertz

Schmertz prend en charge tous les coûts d'exploitation. Le règlement de la location se fera mensuellement. Le montant de la facture résultera de l'addition d'un forfait mensuel et d'une somme qui sera proportionnelle au nombre de km parcourus.

Forfait mensuel	Montant par km parcouru
9 072,87 €	0,3843 €

ANNEXE 8 : Modèles de connaissance de bout en bout

I - Clauses d'un connaissance C.M.T (extraits)

« (...) 4. Prise en charge et livraison de marchandises par le transporteur

Quels que soient les usages du port et le tarif de fret appliqué, le transporteur prend les marchandises en charge au début de leur embarquement et il les livre lors de leur mise à quai le long du bord. (...)

6. Responsabilité du transporteur

A. Étendue de cette responsabilité

Elle commence à la prise en charge des marchandises et cesse à leur livraison, telles que définies à l'article 4 ci-avant.

B. Pré-transport et post-transport

Chaque fois que le lieu de réception et/ou la destination finale seront mentionnés au recto du présent document, le transporteur n'agira que comme mandataire du marchand en prenant les dispositions utiles pour l'expédition des marchandises du lieu de réception au port de chargement et/ou leur expédition du port de déchargement à destination finale. En tout cas, le transporteur n'assumera aucune responsabilité au regard des marchandises jusqu'aux opérations de mise à bord sur le navire désigné et la responsabilité du transporteur cessera définitivement lorsque ces marchandises auront été débarquées du navire au port de déchargement.(...) »

II - Clauses d'un connaissance VERSEAU (extraits)

« 4. SOUS- TRAITANCE ET GARANTIE

(1) Le transporteur est autorisé à sous-traiter en toute liberté tout ou partie du transport.

(2) Le marchand s'engage à ce qu'aucune réclamation ou action ne soit intentée contre toute personne (autre que le transporteur) ayant effectué ou entrepris tout ou partie du transport (y compris tout sous-traitant du transporteur), qui imposerait, ou tenterait d'imposer à une telle personne ou à tout navire lui appartenant, une responsabilité quelconque en rapport avec les marchandises ou avec le transport, que cette responsabilité résulte ou non de la négligence de la part de cette personne. Si néanmoins une réclamation ou une action de ce type est intentée, le marchand s'engage à indemniser le transporteur de toute conséquence pouvant en résulter. Sans préjudice de ce qui précède, toute personne visée ci-dessus bénéficiera de tout droit, exonération, limitation et immunité de quelque nature que ce soit bénéficiant au transporteur, comme si ces dispositions avaient été stipulées expressément en sa faveur. En concluant ce contrat et pour ce qui concerne ces dispositions, le transporteur agit non seulement pour son propre compte mais également en tant qu'agent et mandataire de cette personne.

(3) Les dispositions de la clause 4 (2), s'appliqueront aux réclamations ou actions de quelque nature que ce soit, dirigées contre tout affréteur d'espace sur le navire transporteur.

(4) En outre, le marchand s'engage à ce qu'aucune réclamation ou action relative aux marchandises, qui imposerait ou tenterait d'imposer au transporteur une responsabilité quelconque en relation avec ces marchandises ou leur transport, que cette responsabilité résulte ou non d'une négligence, ne soit faite par toute personne autrement que selon les clauses et conditions de ce connaissance. Si néanmoins, une telle réclamation ou action était faite, le marchand s'engage à indemniser le transporteur de toutes les conséquences pouvant en résulter. (...)

6. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR : transport combiné

Lorsque le transport couvert par ce connaissance est un transport combiné, le transporteur s'engage à accomplir ou à faire accomplir en son propre nom (et sous sa propre responsabilité) le transport depuis le lieu de prise en charge ou le port de chargement, selon le cas, jusqu'au port de déchargement ou lieu de livraison, selon le cas et à moins qu'il n'en soit autrement disposé dans ce connaissance, le transporteur ne sera tenu responsable des pertes ou dommages survenus au cours du transport que sous réserve des dispositions ci-après :

ANNEXE 8 : (suite et fin)

(1) lorsque la phase du transport au cours de laquelle les pertes ou les dommages se sont produits, n'est pas connue :

(a) Exclusions

Lorsque la phase du transport au cours de laquelle les pertes ou les dommages se sont produits n'est pas connue, le transporteur sera exonéré de toute responsabilité pour toute perte ou tout dommage si cette perte ou ce dommage résultent :

- (i) d'un acte ou une omission du marchand,
- (ii) d'une insuffisance ou un défaut de l'emballage ou du marquage,
- (iii) de la manutention, du chargement de l'arrimage ou du déchargement des marchandises lorsque ces opérations sont effectuées par le marchand ou en son nom,
- (iv) d'un vice propre des marchandises,
- (v) de la grève, d'un lock-out, d'un arrêt ou d'une entrave apportée au travail quelle qu'en soit la cause,
- (vi) d'un incident nucléaire,
- (vii) de toute cause ou tout événement que le transporteur ne pouvait empêcher, et dont il ne pouvait éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable,
- (viii) du respect des instructions de tout ayant-droit aux marchandises.

(b) Charge de la preuve

La preuve que les pertes ou les dommages sont dus à une ou plusieurs des causes ou événements énumérés à la clause 6 (1) incombe au transporteur. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait les pertes ou les dommages pourraient résulter d'une ou plusieurs causes ou événements énumérés à la clause 6 (1) (a) (ii), (iii), ou (iv), il y a présomption qu'ils en résultent. Le marchand peut toutefois faire la preuve que les pertes ou les dommages n'ont pas été, en fait, causés en tout ou partie, par un ou plusieurs de ces événements.

(c) limitation de responsabilité

Sauf stipulations contraires prévues aux clauses 7 (2), 7 (3) et 26, l'indemnisation maximum n'excédera en aucun cas 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées (DTS signifie Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International).

(2) lorsque la phase du transport au cours de laquelle les pertes ou les dommages se sont produits est connue :

Nonobstant les dispositions de la clause 6 (1) et sous réserve des clauses 15 et 16, lorsque la phase du transport au cours de laquelle les pertes ou les dommages se sont produits est connue, la responsabilité du transporteur, pour ces pertes ou ces dommages, sera déterminée :

- (a) par les dispositions de toute convention internationale ou loi nationale, qui se seraient impérativement appliquées si le marchand avait conclu directement un contrat distinct avec le transporteur ayant effectué la phase du transport au cours de laquelle les pertes ou les dommages se sont produits et s'il avait reçu à titre de preuve un document distinct dont l'émission eût été nécessaire pour rendre une telle convention internationale ou loi nationale applicable ; ou :
- (b) si aucune convention internationale ou loi nationale ne s'applique en vertu de la clause E (2) (a), par les Règles de La Haye, si les pertes ou les dommages sont intervenus au cours du transport maritime ou d'une navigation intérieure ; ou,
- (c) par les dispositions de la clause 6 (1) si les dispositions de la clause 6 (2) (a) et (b) ne s'appliquent pas. Pour l'application de la clause 6 (2), les Règles de La Haye seront réputées s'appliquer au transport maritime ainsi qu'à la navigation intérieure et seront interprétées en conséquence. »

ANNEXE 9 : Règles de gestion

RG1 : Les navires sont cloisonnés en emplacements appelés cellules qui sont codifiés par un système de coordonnées propre à chaque navire.

RG2 : Les chargeurs utilisent des conteneurs mis à disposition par la compagnie maritime. Ces conteneurs sont affectés dans des cellules libres du navire qui se rend au port souhaité.

RG3 : Un navire effectue plusieurs rotations et dessert plusieurs ports à des dates différentes.

RG4 : Chaque rotation correspond à la desserte d'une région géographique.

ANNEXE A : Extrait du modèle conceptuel de données (à rendre avec la copie)

