

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)

