



SERVICES CULTURE ÉDITIONS
RESSOURCES POUR
L'ÉDUCATION NATIONALE

**Ce document a été numérisé par le CRDP de Bordeaux pour la
Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel**

session 2011

SESSION 2011

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR

TRANSPORT

ORGANISATION ET EXPLOITATION DES TRANSPORTS

Durée de l'épreuve : 5 heures

Coefficient : 6

Matériel autorisé

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).

Aucun autre document n'est autorisé.

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR TRANSPORT
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 22 pages numérotées de 1/22 à 22/22.

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 et barème.....	p. 1
Présentation du sujet	p. 2
DOSSIER 1 : Importations en provenance de Chine.....	(35 points)..... p. 3
DOSSIER 2 : Exportation à destination du Sénégal.....	(40 points)..... p. 4
DOSSIER 3 : Avaries maritimes	(30 points)..... p. 4
DOSSIER 4 : Gestion de la flotte de véhicules	(15 points)..... p. 5

Les différentes parties du sujet font référence aux annexes suivantes :

DOSSIER 1	
Annexe 1 : Les intervenants	p. 6 à 7
Annexe 2 : Les marchandises	p. 7
Annexe 3 : Les régimes douaniers économiques à l'importation.....	p. 8 à 9
Annexe 4 : Importations en provenance de Chine.....	p. 10 à 11
Annexe 7 : Taux de change	p. 19
Annexe A : La facture adressée par EIT à ELECTRO PLUS (à rendre avec la copie) ...	p. 21
DOSSIER 2	
Annexe 1 : Les intervenants	p. 6 à 7
Annexe 2 : Les marchandises	p. 7
Annexe 5 : Exportation à destination du Sénégal.....	p. 12 à 14
Annexe 7 : Taux de change	p. 19
DOSSIER 3	
Annexe 1 : Les intervenants	p. 6 à 7
Annexe 2 : Les marchandises	p. 7
Annexe 5 : Exportation à destination du Sénégal.....	p. 12 à 14
Annexe 6 : Litiges et aspects juridiques	p. 15 à 19
Annexe 7 : Taux de change	p. 19
DOSSIER 4	
Annexe 8 : Règles de gestion et extrait de la table conducteur	p. 20
Annexe B : Schéma conceptuel de données existant (à rendre avec la copie).....	p. 22
Annexe C : Schéma relationnel (à rendre avec la copie).....	p. 22

Récapitulation : Les annexes A, B, et C sont à rendre en un exemplaire avec la copie.

(Deux exemplaires sont fournis pour chacune des annexes à rendre ; 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.

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

SUJET

La SARL ELECTRO PLUS est une importante société française d'import-export spécialisée dans la fourniture d'articles électroménagers.

ELECTRO PLUS dispose d'un important réseau de fournisseurs à travers le monde. Depuis plusieurs années, ELECTRO PLUS s'impose à l'échelle internationale notamment en Asie, et plus particulièrement en Chine. ELECTRO PLUS dispose de coûts de production inférieurs à ceux de l'Union européenne et propose des produits de qualité. Aujourd'hui, ELECTRO PLUS fait de plus en plus appel à des fournisseurs asiatiques.

Les clients d'ELECTRO PLUS sont exclusivement situés en Europe et sur le continent africain. En ce qui concerne l'Afrique, elle travaille avec trois distributeurs qui s'occupent chacun d'une zone géographique bien délimitée. Parmi ces distributeurs figure la société SOCOPRAL, implantée au Sénégal. Cette entreprise a été sélectionnée par ELECTRO PLUS afin de distribuer ses articles électroménagers à destination des différents points de vente situés en Afrique de l'Ouest.

Pour acheminer ses marchandises, tant en approvisionnement qu'en distribution, ELECTRO PLUS a principalement recours aux services d'EIT (Euro International Transit), commissionnaire de transport, commissionnaire agréé en douane.

Vous êtes stagiaire dans l'entreprise EIT, votre responsable vous confie le dossier ELECTRO PLUS.

DOSSIER 1 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE CHINE

Face à l'augmentation de ses commandes, ELECTRO PLUS a dû recourir à un nouveau fournisseur, XU YANG TRADING, localisé à Pékin (Chine).

ELECTROPLUS décide, dans un premier temps, d'importer un lot de 20 mini fours pour une durée de 2 mois, afin de présenter ce nouveau modèle dans son salon d'exposition à Roissy, destiné aux professionnels. Après les deux mois, ceux-ci seront réexpédiés à leur propriétaire, en l'état, en Chine.

Puis, en cas de succès du produit sur le salon, elle décidera de référencer définitivement ce nouveau fournisseur.

ELECTRO PLUS confie l'organisation des acheminements entre Pékin et Roissy à l'entreprise EIT.

Choix d'un régime douanier économique

Vous importez un lot destiné au salon d'exposition de Roissy. Vous vous interrogez sur le régime douanier le mieux adapté à cette opération. Vous avez rassemblé des informations concernant trois régimes douaniers économiques à l'importation.

Travail à faire

- 1.1** Déterminez le régime douanier économique le plus adapté pour ce lot. Justifiez votre choix en précisant les raisons pour lesquelles les deux autres régimes économiques ne peuvent pas être retenus.

Dédouanement à l'importation

L'exposition du nouveau produit sur le salon a été un succès. ELECTRO PLUS a enregistré de nombreuses commandes. Pour honorer au plus vite les premières commandes, elle décide d'importer définitivement 200 mini fours électriques série TRI 945 par voie aérienne.

Vous vous occupez du dédouanement à l'importation de cet envoi et de la facturation de vos prestations à ELECTRO PLUS.

Travail à faire

- 1.2** Établissez la note de valeur en distinguant la valeur en douane, la valeur statistique et la valeur première destination. Présentez votre travail dans un tableau.
- 1.3** Déterminez le montant de la liquidation douanière. Présentez votre travail dans un tableau.
- 1.4** Complétez le corps de la facture adressée par EIT à ELECTRO PLUS relative à cette importation.
Annexe A (à rendre avec la copie).
- 1.5** Calculez la rémunération de votre entreprise. Exprimez cette rémunération en pourcentage du chiffre d'affaires réalisé par EIT.

DOSSIER 2 : EXPORTATION À DESTINATION DU SÉNÉGAL

ELECTRO PLUS stocke le gros électroménager (fours, réfrigérateurs, congélateurs,...) dans un entrepôt de 6 000 m² à Dijon.

ELECTRO PLUS a reçu une commande de congélateurs de son distributeur sur la côte occidentale africaine, SOCOPRAL.

ELECTRO PLUS nous confie l'organisation de cette exportation au départ de l'entrepôt de Dijon. Pour réaliser cette expédition, EIT propose deux hypothèses d'acheminement : soit par le port du Havre, soit par le port de Marseille. Votre travail consiste à étudier les deux hypothèses d'acheminement et à retenir la solution la plus pertinente.

Travail à faire

- 2.1 Démontrez qu'un seul conteneur 20' est suffisant pour l'envoi des 28 congélateurs bahuts et des 14 congélateurs armoires.
- 2.2 Calculez le prix du pré-acheminement routier facturé par EIT pour chaque port de départ.
- 2.3 Calculez sous forme de tableau, les cotations réalisées par la société EIT pour l'acheminement maritime.
- 2.4 Présentez sous forme de tableau le calcul de la valeur DES Dakar (Incoterms CCI version 2000) de l'expédition, pour chaque hypothèse. Déduisez le montant total des prestations logistiques pour l'acheminement des marchandises entre Dijon et Dakar.
- 2.5 Indiquez le port d'embarquement retenu. Justifiez votre choix.

DOSSIER 3 : AVARIES MARITIMES

L'entreprise EIT opte finalement pour un acheminement au départ du port de Marseille. Elle agit pour le compte d'ELECTRO PLUS en tant que commissionnaire de transport. À la suite d'un certain nombre d'incidents, la société ELECTRO PLUS vous demande d'analyser la nature et l'étendue des responsabilités du transporteur maritime. Elle souhaite également être fixée sur les garanties que vous lui apportez en tant que commissionnaire de transport.

Dans ce but, vous avez rassemblé les informations juridiques concernant cet envoi.

Travail à faire

- 3.1 Indiquez et justifiez, pour chacune des avaries, qui est l'ayant droit de la marchandise.
- 3.2 Sachant que le chargement a été effectué en pontée, justifiez l'application ou la non application de chaque texte juridique.
- 3.3 Déterminez pour chacune des avaries si, en vertu du contrat de transport maritime, le transporteur maritime supporte la responsabilité des dommages.
- 3.4 En fonction de la responsabilité du transporteur maritime, calculez le montant des indemnités.
- 3.5 Analysez pour chacune des avaries la responsabilité de EIT en tant que commissionnaire de transport vis-à-vis de son client ELECTRO PLUS.

DOSSIER 4 : GESTION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES

EIT dispose d'une flotte de véhicules composée de porteurs, tracteurs et semi-remorques. Pour en optimiser la gestion et l'affectation des conducteurs, EIT a décidé de mettre en place une base de données relationnelle. Vous participez à la réflexion sur le sujet.

Travail à faire :

4.1 Complétez le schéma conceptuel des données en annexe B (à rendre avec la copie) à l'aide des règles de gestion et de la table CONDUCTEUR fournies en annexe 8.

4.2 Complétez le schéma relationnel en annexe C (à rendre avec la copie), à partir du schéma conceptuel des données.

4.3 Présentez sous la forme de votre choix les requêtes suivantes :

- 1 : Quelle est l'immatriculation du véhicule qui livre le client Dupont le 05/01 ?
- 2 : Quels sont les véhicules dont le nom du type est « porteur » ?

Base Nationale des sujets d'Examens de l'enseignement professionnel
réseau SCEREN

ANNEXE 1 : LES INTERVENANTS

1.1 : ELECTRO PLUS

a) Identification

SARL au capital de 158 420 € RCS Pontoise Siret 645 032 666 00088 APE 514 F N° Identification TVA : FR 88 782 032 444	Siège social : ELECTRO PLUS ZAC Paris Nord II 13 rue de la Belle Étoile 95558 ROISSY CDG cedex	Entrepôt de Bourgogne : Stockage dédié au gros électroménager 6 000 m ² de stockage ZI de l'étoile 21000 DIJON
---	---	--

b) Activités

Négoce import - export

Nature des produits importés et exportés : Matériels Roulants, Matériels de Travaux Publics, Matériels Industriels, Matériels Informatiques, Equipements Electroménagers, Tous types d'accessoires

Chiffre d'affaires en 2009 : 122 millions d'euros.

1.2 : XU YANG TRADING

a) Identification

XU YANG TRADING
148 Electric Road, 19th floor, North Point
Pékin, Chine

b) Activités

- Produits blancs : Cuisson, lavage, électroménager
- Produits gris : Tout l'univers informatique
- Produits bruns : Home cinéma, Hi Fi, Son, TV Vidéo
- Accessoires : Large gamme dédiée

Avec près de 10 000 références, dont plus de 150 marques référencées, XU YANG TRADING est l'un des grossistes de premier plan en électrodomestique (produits blancs. produits bruns. produits gris) en Chine. Il possède plus de 120 magasins localisés dans ce pays.

La société XU YANG TRADING a été sélectionnée par la société ELECTRO PLUS en tant que nouveau fournisseur.

1.3 : EURO INTERNATIONAL TRANSIT (EIT)

EIT Zone de fret 3 240 rue des 2 cèdres 95707 ROISSY CDG Cedex	Transporteur routier Commissionnaire de transport – agrément IATA n° 20 370 Commissionnaire agréé en douane Numéro d'agrément en douane : A4368
--	--

EIT est chargée de l'organisation complète de la logistique d'approvisionnement, en provenance d'Asie et à destination de l'Afrique de l'Ouest.

1.4 : SOCOPRAL SA

SOCOPRAL SA
21, Bd de la Libération
BP 3195 DAKAR

Distributeur d'ELECTRO PLUS pour l'Ouest africain (Sénégal, Bénin, Togo, Niger, Burkina-Faso).

1.5 : TRANSPORTS LOUDEVAIN

TRANSPORTS LOUDEVAIN

54 rue de la Libération

21420 SAVIGNY LES BEAUNE

Transporteur routier

ANNEXE 2 : LES MARCHANDISES

2.1 : Marchandises importées de Chine

Mini fours électriques série TRI 945

Conditionnement en cartons de L 55 cm × l 35 cm × h 30 cm

Poids unitaire brut : 10 kg

Prix de vente FCA Aéroport de Pékin (Incoterms CCI version 2000) : 192,02 USD l'unité

2.2 : Marchandises exportées vers le Sénégal

- **14 congélateurs armoires gerbables**

5 paniers tiroirs, 2 compartiments avec abattant

Dimensions brutes unitaires: L 66 cm, l 69 cm, h 183 cm

Poids unitaire brut : 70 kg

Valeur EXW Dijon (Incoterms CCI version 2000) : 360 € l'unité

- **28 congélateurs bahuts gerbables**

Dimensions brutes unitaires: L 54 cm, l 59 cm, h 84 cm

Poids unitaire brut : 49 kg

Valeur EXW Dijon (Incoterms CCI version 2000) : 250 € l'unité

La marchandise est empotée dans un conteneur 20' dans le sens de la hauteur. Les congélateurs pourront être superposés.

Conditions de vente : DES Dakar. (Incoterms CCI version 2000)

ANNEXE 3 : LES RÉGIMES DOUANIERS ÉCONOMIQUES À L'IMPORTATION

(Sources : www.douane.gouv.fr)

Les régimes douaniers économiques satisfont aux trois fonctions essentielles des entreprises :

- le stockage du produit ou de la marchandise (régime de l'entrepôt),
- l'utilisation du produit ou de la marchandise (régime de l'admission temporaire),
- la transformation du produit ou de la marchandise (régime du perfectionnement actif).

4.1 : L'entrepôt communautaire

L'entrepôt communautaire permet de stocker des marchandises comme si elles se trouvaient en dehors du territoire douanier de l'Union européenne.

Conditions tenant aux marchandises : sont exclues les marchandises qui font l'objet d'interdictions ou restrictions (justifiées, par exemple, pour des raisons de moralité publique, d'ordre public, de sécurité publique, de protection de la santé...).

Les réglementations de prohibition nationales sont applicables (ex : placement de matériels de guerre en entrepôt, moyennant la présentation d'une autorisation d'importation de matériel de guerre délivrée par le ministère de la Défense).

Conditions tenant aux personnes : le régime peut être octroyé à toute personne établie dans l'Union européenne.

Conditions économiques : le demandeur doit faire état de l'existence réelle d'un besoin économique d'entreposage. La fonction essentielle de l'entrepôt est le stockage de marchandises tierces.

4.2 : L'admission temporaire.

L'admission temporaire permet d'importer temporairement, en exonération partielle ou totale de droits et taxes et des mesures de contrôle du commerce extérieur, des marchandises non communautaires destinées à être réexportées en l'état.

Toutes les marchandises identifiables, passibles de droits de douane ou de mesures du commerce extérieur, peuvent être placées sous le régime de l'admission temporaire.

Le régime est accordé à la personne qui utilise (ou fait utiliser) les marchandises sous sa responsabilité.

Les marchandises placées sous ce régime doivent rester la propriété de la personne établie dans un pays tiers lorsqu'il s'agit : de matériels professionnels, pédagogiques et scientifiques, d'effets personnels transportés par un voyageur, de moules, matrices, clichés, dessins, moyens de production servant à la production de produits destinés à l'exportation, d'échantillons, d'animaux et de matériel de propagande touristique ou encore de marchandises admises en exonération partielle.

On distingue deux types d'admission temporaire :

- **Admission temporaire en exonération totale de droits et taxes** (sous certaines conditions spécifiques) : les conditions spécifiques pour bénéficier de l'exonération totale sont reprises dans la réglementation communautaire aux articles 553 à 584 des DAC, complétées par des lignes directrices publiées au JO CE série C n° 269 de 2001. Lorsque toutes les conditions requises sont remplies, les marchandises peuvent être autorisées à bénéficier de l'exonération totale de droits et taxes.

Il s'agit notamment :

- de matériels professionnels pour l'exercice d'un métier ou d'une profession et matériels de presse ou cinématographique et leurs pièces détachées ;
 - de marchandises destinées à être exposées ou à faire l'objet d'une démonstration à une foire, exposition, un congrès, une manifestation similaire (exception : manifestations organisées spécialement en vue d'une vente) ;
 - de matériels pédagogique et scientifique ;
 - de matériels médico-chirurgical et de laboratoire destinés à des hôpitaux ;
 - de matériels destinés à lutter contre les effets des catastrophes ;
 - de moyens de production de remplacement, mis provisoirement et gratuitement à la disposition d'un client par le fournisseur ou le réparateur, dans l'attente de la livraison de marchandises similaires ;
 - marchandises importées pour effectuer des essais ou soumises à des essais ;
 - marchandises d'occasion et d'objets de collection en vue d'une vente aux enchères ; œuvres d'art, de collection ou d'antiquité ; envois à vue de pelleteries confectionnées, pierres précieuses, tapis, bijoux ;
 - films cinématographiques, films ou autres supports de son ou d'image destinés à la sonorisation, au doublage ou à la reproduction ;
 - matériels de propagande touristique ;
 - animaux vivants ...
- **L'admission temporaire en exonération partielle** : le régime de l'admission temporaire en exonération partielle de droits et taxes est accordé aux opérations ou marchandises qui ne relèvent pas d'un cas d'exonération totale visé ci-dessus ou qui n'en remplissent pas toutes les conditions.

Le délai de séjour est celui nécessaire à l'utilisation. (...) Il ne doit pas en général excéder 24 mois, mais peut dans certains cas être prolongé.

4.3 : Le perfectionnement actif

Le perfectionnement actif permet d'importer temporairement, à des conditions avantageuses, des marchandises de pays extérieurs à l'Union européenne pour les transformer, les ouvrir, les réparer, les monter ou les incorporer à d'autres fabrications avant de réexporter les produits finis obtenus.

Le régime est octroyé à la personne établie dans l'Union européenne qui fait, ou fait effectuer, les opérations de perfectionnement, sous réserve que les marchandises importées soient identifiables dans le produit compensateur et que le régime ne porte pas atteinte aux intérêts essentiels des producteurs communautaires de marchandises comparables.

ANNEXE 4 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE CHINE

3.1 : Les coûts d'approvisionnement

a) Prix du transport aérien Pékin (Chine) / Roissy CDG

Prix du transport aérien facturé par EIT : 4,25 USD par kg brut, frais annexes et commissions inclus.

b) Assurance

Une assurance est souscrite par EIT auprès de la compagnie aérienne pour le compte de son client ELECTRO PLUS, à hauteur de 0,2 % de la valeur CPT Roissy CDG (Incoterms CCI version 2000) majorée de 10 %.

c) Livraison entre l'aéroport de Roissy CDG et l'entreprise ELECTRO PLUS

La livraison entre l'aéroport de Roissy CDG et la société ELECTRO PLUS à Roissy CDG est assurée par la société EIT au moyen de ses propres véhicules.

Le tarif de livraison appliqué par EIT est le suivant :

FORFAIT LIVRAISON / Paris et Région Parisienne

Tranches de poids en kg	Départements : 75, 92, 93, 94, 95
0 - 100	44 €
101 - 200	62 €
201 - 300	75 €
301 - 1 000	87 €
1 001 - 3 000	150 €
3 001 - 10 000	200 €
10 001 - 20 000	250 €
20 001 - 30 000	300 €
Plus de 30 000	350 €

3.2 : Le dédouanement à l'importation des mini fours électriques

a) Formalités douanières

- Le dédouanement de la marchandise est effectué par la société EIT à Roissy,
- Le règlement 3579/85 prévoit le pourcentage de fret aérien à incorporer dans la valeur en douane en fonction des aéroports de départ et d'arrivée.

Pour un vol Pékin – Roissy CDG, ce pourcentage est de 89 %. On procède à la même répartition pour la prime d'assurance.

- On considère que l'entrée sur le territoire national se réalise à l'arrivée à l'aéroport de Roissy CDG.
- La société EIT procède à une mise en libre pratique et à une mise à la consommation simultanées.

b) Extrait du tarif de EIT

- Honoraires d'agréé en douane : 100 € + 0,10 % du montant de la valeur en douane frontière communautaire.
- Crédit d'enlèvement : 0,4 % du montant de la liquidation douanière, avec un minimum de 6,10 €.
- Traitement informatique des données (TID) à l'import : 10 € par déclaration.

c) Extrait du tarif douanier RITA

8516609000 – autres fours ; cuisinières, réchauds (y compris les tables de cuisson)

Nomenc	Droits de Douane	Taux	Codes Additionnels	Début	Fin
8516609000	Droits pays tiers (TEC)	2,7 %		01/01/2005	
8516609000	Préférence tarifaire (CN)	2,7 %		01/01/2005	
	TVA	Taux	Codes Additionnels	Début	Fin
8516609000	TVA normale	19,6 %		01/01/2006	

CN =Chine

3.3 : La rémunération du commissionnaire EIT

En plus de sa rémunération issue des opérations douanières,

- EIT reçoit une commission fixe de 175 € inclus dans le prix du transport aérien.
- Le transporteur aérien reverse à son agent aérien EIT une commission de 2 % du prix du transport aérien (hors commission EIT).

Base Nationale des sujets d'Examens de l'enseignement professionnel
réseau SCEREN

ANNEXE 5 : EXPORTATION À DESTINATION DU SÉNÉGAL

5.1 : Organisation du transport

Les congélateurs, non palettisés, seront chargés dans des conteneurs, à l'entrepôt de Dijon.

Conteneurs utilisés : conteneurs 20' secs ventilés,
Dimensions utiles : L : 5,92 m x l : 2,32 m x h : 2,37 m.
CU : 20 t

Ensuite, ils seront pré acheminés :

- Hypothèse 1 : vers le port du Havre,
- Hypothèse 2 : vers le port de Marseille.

Enfin, ils seront transportés par mer à destination du port de Dakar par l'armement maritime DBK.

5.2 : Pré acheminement routier

a) Organisation

EIT sous-traite les acheminements routiers à destination de Marseille. Par contre, elle réalise elle-même ceux à destination du Havre.

b) Pré acheminement vers Le Havre

Le conteneur de 20' sera chargé sur une semi-remorque porte-conteneurs. L'ensemble tracteur-semi-remorque porte-conteneurs 40 T est taxé aux conditions suivantes :

Conditions d'exploitation estimées à partir des coûts de référence du CNR :

CK : terme kilométrique avec péage	0,552 €
CK : terme kilométrique hors péage	0,507 €
CC/h : terme horaire	20,03 €
CV + CS : terme journalier (coût de véhicule + coût de structure)	167,23 €

Temps de service journalier : 10,60 heures

Conditions d'acheminement routier :

Trajet	Durée conduite	Distance	Péages
Dijon – Le Havre	7 h 40	512 km	80,20 €

- Les temps d'attente et de chargement à Dijon sont estimés à 40 minutes.
- Au Havre, les temps d'attente et de déchargement sont estimés à 100 minutes.

La marge commerciale est de 9 % du coût de revient total (péages compris).

Seul le voyage aller est facturé. Au retour, le véhicule charge un autre conteneur pour d'autres clients.

Sur ce trajet, EIT n'a pas la possibilité de charger un second conteneur.

c) Pré acheminement sur Marseille

EIT sous-traite les transports sur Marseille auprès d'un sous-traitant local, les Transports Loudevain. Le contrat de sous-traitance prévoit une facturation par tranche kilométrique :

Distances	Tarif par EVP hors péages en €	
	20'	40'
[200, 300[	461,30	710,30
[300, 400[	546,30	795,30
[400, 450[	576,30	825,30
[450, 500[	601,30	850,30
[500, 550[	616,30	865,30
[550, 600[	626,30	875,30

Distance Dijon – Marseille : 515 km.

Péage : 98,70 €.

EIT ajoute une commission de 5 % sur le prix facturé par son sous-traitant.

5.3 : Acheminement maritime

a) Organisation du transport maritime

Au départ de Marseille : les marchandises seront acheminées sur la ligne maritime nord-sud (service Europe du sud - côte occidentale d'Afrique).

Ports desservis par la ligne :

Gênes → Marseille → Barcelone → Algesiras → Casablanca → Dakar → Abidjan → Lagos → Douala.

Durée d'acheminement (transit time) entre Marseille et Dakar : 9 jours.

Fréquence d'acheminement : un départ tous les 12 jours.

Au départ du Havre : les marchandises seront d'abord acheminées jusqu'au hub d'Algesiras sur la ligne maritime est-ouest (service Europe du nord - Asie).

Ports desservis par la ligne :

Hambourg → Rotterdam → Anvers → Le Havre → Algesiras → Djeddah → Dubaï → Bombay → Singapour → Hong-Kong → Shanghai.

Puis, à Algesiras, elles seront transbordées sur la ligne maritime nord-sud (service Europe du sud - côte occidentale d'Afrique) et transportées jusqu'à Dakar.

Durée d'acheminement (transit time) entre Le Havre et Dakar : 14 jours.

Fréquence d'acheminement : un départ tous les 12 jours.

b) Tarifs appliqués par l'armement maritime DBK

Liner-term depuis « bord » port européen jusqu'à « bord » port côte occidentale d'Afrique.

Port d'embarquement	Le Havre	Marseille
Fret maritime de base	1 450 USD par EVP	1 350 USD par EVP
BAF (bunker adjustment Factor)	15 %	15 %
THC à l'embarquement	150 € (*)	200 € (*)

(*) : prix par conteneur 20'. Double perception pour un conteneur 40' ou 45'.

c) Tarifs appliqués par la société EIT

La société EIT ajoute au prix facturé par l'armement maritime les frais suivants :

Port d'embarquement	Le Havre	Marseille
Transit portuaire port d'embarquement	150 € par EVP	145 € par EVP
Frais fixes de dossier	30 €	30 €
Commission de transit	100 € par conteneur	100 € par conteneur

5.4. Autres frais

- Frais de dédouanement à l'exportation : 60 €.

- La marchandise est assurée tous risques. Montant de la prime : 1,6 % de la valeur CIF (Incoterms CCI version 2000) majorée de 10 %.

ANNEXE 6 : LITIGES ET ASPECTS JURIDIQUES

6.1 : Les avaries

Avarie n°1 : Lors du chargement au port de Marseille, le conteneur se décroche du palonnier du portique et tombe sur le quai. Le constat d'avarie relève les dommages suivants : deux congélateurs armoires endommagés.

Avarie n°2 : À l'ouverture des portes du conteneur lors de la livraison, on constate des avaries sur les congélateurs. Après expertise, il a été conclu que 4 congélateurs bahuts ont été endommagés pendant le transport maritime et que ces avaries résultent d'une insuffisance d'emballage.

6.2 : Informations concernant le contrat de transport maritime

La prise en charge juridique de la marchandise par le transporteur maritime débute lorsque cette dernière est remise à l'agent maritime du transporteur dans le port d'embarquement.

La livraison juridique de la marchandise par le transporteur maritime s'effectue lorsque cette dernière est récupérée par le destinataire dans le port de Dakar auprès de l'agent du transporteur maritime.

Le connaissement maritime émis en vertu de ce contrat indique explicitement que l'envoi est constitué d'un conteneur 20' chargé en pontée contenant 14 congélateurs armoires et 28 congélateurs bahuts.

Le contrat de transport stipule que tout litige sera réglé selon les dispositions juridiques applicables en France.

6.3 : Indemnisation des préjudices

Pour estimer le montant du préjudice réel, la société EIT a décidé de retenir les valeurs unitaires suivantes par congélateur :

Valeurs unitaires de la marchandise	Congélateur armoire	Congélateur bahut
EXW Dijon	360 €	250 €
CIF Dakar	420 €	310 €

(Incoterms CCI version 2000)

6.4 : Les conventions internationales maritimes ratifiées par les États

La France a ratifié la convention de Bruxelles originelle, la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968 et la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1979.

Le Sénégal a ratifié la convention de Hambourg de 1978.

6.5 : Convention de Bruxelles « originelle » de 1924 (extraits)

ARTICLE 1^{er}.

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

- (a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- (b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.
- (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.
- (d) « 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 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, § 1. 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 apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- (k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- (l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- (m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- (n) D'une insuffisance d'emballage ;
- (o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- (p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- (q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

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

(*): Plafond converti en 823, 969 DTS.

6.6 : Convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1979 (extraits)

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

- a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur. (...)
- b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.
- 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.
- d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- 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 –

(...)

5. (article modifié en 1979) « 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 de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

6.7 : Convention de Hambourg (extraits)

PREMIÈRE PARTIE : Dispositions générales

ARTICLE PREMIER : Définitions

Dans la présente Convention :

Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

(...)

Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

DEUXIÈME PARTIE : Responsabilité du transporteur

ARTICLE 4 : Durée de la responsabilité

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.

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

a) à 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.

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

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.

(...)

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.

ARTICLE 6 : Limites de la responsabilité

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.

6.8 : Loi française du 18 juin 1966 (extraits)

Article 16

Le présent titre est applicable 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, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention. (...).

Article 27

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 ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;

b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;

c) D'un incendie ;

d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

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

f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, 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 la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

Article 28

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.

Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure.

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, prévue aux premier et deuxième alinéas du présent article :

- a) S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;
- b) En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur ; pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Entreprises de manutention.

Article 50

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Article 52

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul à une action contre lui.

ANNEXE 7 : TAUX DE CHANGE

1 € = 1,43977 USD (dollar américain)

1 DTS (droits de tirage spéciaux) = 1,1777 €

ANNEXE 8 : RÈGLES DE GESTION ET EXTRAIT DE LA TABLE CONDUCTEUR

Les règles de gestion sont les suivantes :

- Un véhicule peut être conduit ou pas.
- Un conducteur peut conduire un ou plusieurs véhicules.
- Un véhicule n'est pas affecté à un seul conducteur.

Extrait de la Table CONDUCTEUR de la base de données :

N°Conducteur	NomConducteur	AdrueConducteur	AdvilleConducteur	AdCodepostal Conducteur
P254	MARTIN	15 rue de Cyr	EPINAL	88 000
V853	RAMZA	6 rue du Mans	COURBEVOIE	92 400
L243	FELLAG	12 rue des Lilas	VERDUN	55 000
J256	LACOUTURE	5 Place des Vosges	SANCHEY	88 390
H523	TIRIEZ	3 rue des templiers	FORBACH	57 601

ANNEXE A : LA FACTURE ADRESSÉE PAR EIT À ELECTRO PLUS
(à rendre avec la copie)

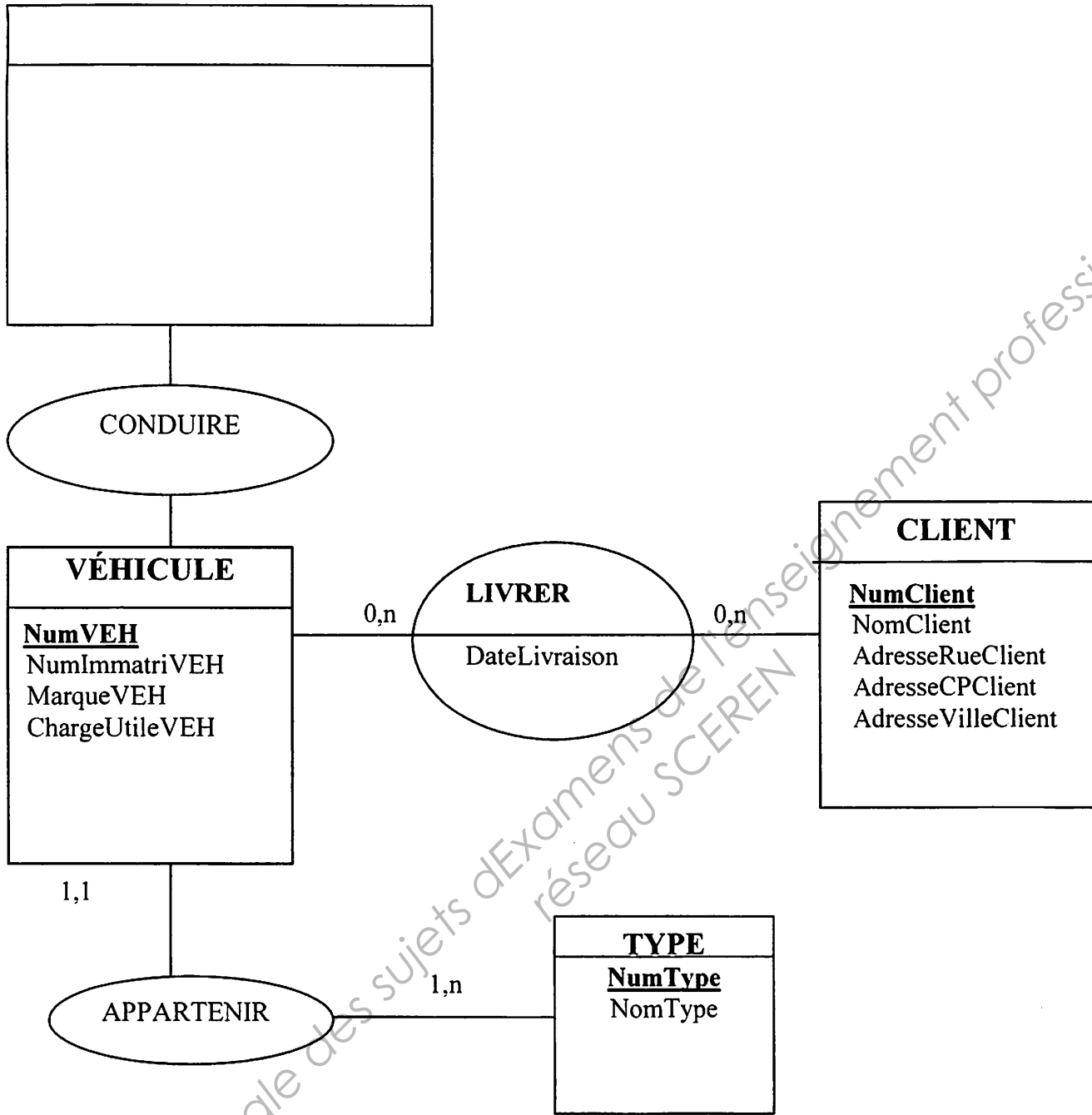
Référence à rappeler : GD007		Le 11 mai 2011		
Code client : CL1625 N° facture :		FAC2011/131		Doit : ELECTRO PLUS
Expéditeur	XU YANG TRADING			
Destinataire	ELECTRO PLUS			
Dossier douane	23954	Poids brut total	Poids/Volume	Valeur facture
		2000 KG		26 673,70 €
Marques et Numéros - Nombre et Nature des colis - Désignation des marchandises				
A- Sommes acquittées à l'administration des douanes :		<u>Taxable</u>	<u>Non taxable</u>	
001-Droits de douane.....				
002-Crédit d'enlèvement.....				
004-Crédit de droits.....				
006- Autres taxes.....				
009 TVA.....				
B-Sommes acquittées à d'autres administrations :				
100-.....				
C-Honoraires et frais de commissionnaire en douane :				
201-Honoraires d'agréé en douane.....				
202-Crédit d'enlèvement.....				
203-Avance de fonds.....				
205-Présentation et manutention en douane.....				
206-Traitement informatique des données (TID).....				
D-Frais afférents au transport :				
310-Commission de transit.....				
320-Frais de dossier.....				
350-Frais d'assurance.....				
390-Autres frais.....				
410-Prix du transport de..... à.....				
de..... à.....				
de..... à.....				
601-Frais de chargement/débarquement.....				
604-Frais de magasinage/d'entreposage.....				
614-Manutention.....				
621-Frais d'embarquement.....				
903-Camionnage, livraison/enlèvement à domicile.....				
Sous total H.T				
TVA sur la partie taxable 19,6%				
Net à payer TTC				

ANNEXE A : LA FACTURE ADRESSÉE PAR EIT À ELECTRO PLUS
(à rendre avec la copie)

Référence à rappeler : GD007		Le 11 mai 2011		
Code client : CL1625 N° facture :		FAC2011/131		Doit : ELECTRO PLUS
Expéditeur :	XU YANG TRADING			
Destinataire :	ELECTRO PLUS			
Dossier douane :	23954	Poids brut total :	2000 KG	Poids/Volume : Valeur facture : 26.673.70 €
Marques et Numéros - Nombre et Nature des colis - Désignation des marchandises				
A- Sommes acquittées à l'administration des douanes :		<u>Taxable</u>		<u>Non taxable</u>
001-Droits de douane.....				
002-Crédit d'enlèvement.....				
004-Crédit de droits.....				
006- Autres taxes.....				
009 TVA.....				
B-Sommes acquittées à d'autres administrations :				
100-.....				
C-Honoraires et frais de commissionnaire en douane :				
201-Honoraires d'agréé en douane.....				
202-Crédit d'enlèvement.....				
203-Avance de fonds.....				
205-Présentation et manutention en douane.....				
206-Traitement informatique des données (TID).....				
D-Frais afférents au transport :				
310-Commission de transit.....				
320-Frais de dossier.....				
350-Frais d'assurance.....				
390-Autres frais.....				
410-Prix du transport de..... à.....				
de..... à.....				
de..... à.....				
601-Frais de chargement/débarquement.....				
604-Frais de magasinage/d'entreposage.....				
614-Manutention.....				
621-Frais d'embarquement.....				
903-Camionnage, livraison/enlèvement à domicile.....				
Sous total H.T				
TVA sur la partie taxable 19,6%				
Net à payer TTC				

ANNEXE B : SCHEMA CONCEPTUEL DE DONNÉES EXISTANT

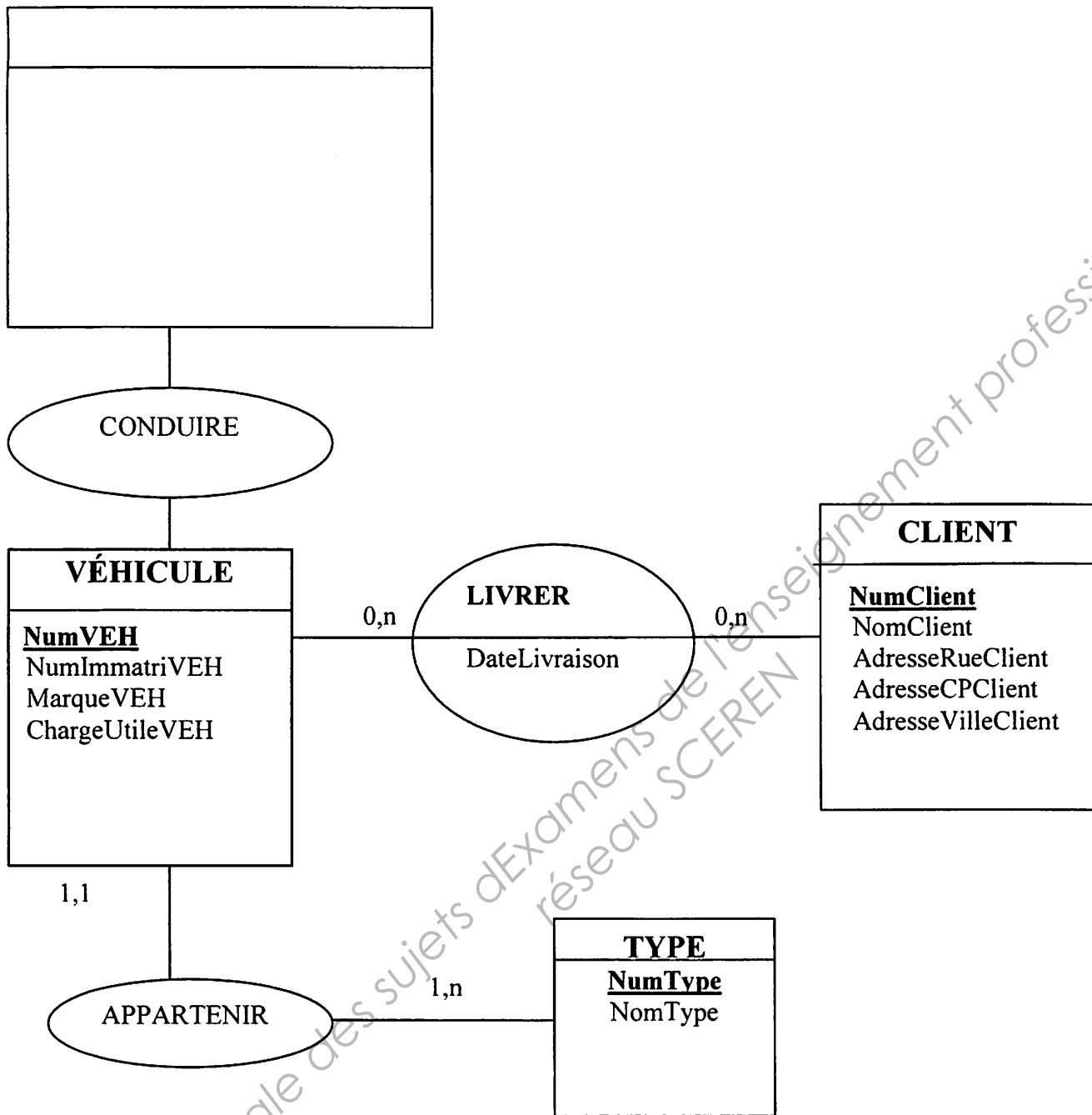
(à rendre avec la copie)



ANNEXE C : SCHEMA RELATIONNEL (à rendre avec la copie)

- CONDUCTEUR (.....)
- VÉHICULE (.....)
- CLIENT (Num Client, NomClient, AdresseRueClient, AdresseCPClient, AdresseVilleClient)
- LIVRER (.....)
- TYPE (NumType, NomType)
- CONDUIRE (.....)

ANNEXE B : SCHEMA CONCEPTUEL DE DONNÉES EXISTANT
(à rendre avec la copie)



ANNEXE C : SCHEMA RELATIONNEL (à rendre avec la copie)

CONDUCTEUR (.....
)

VÉHICULE (.....
)

CLIENT (Num Client, NomClient, AdresseRueClient, AdresseCPClient, AdresseVilleClient)

LIVRER (.....)

TYPE (NumType, NomType)

CONDUIRE (.....)