

LYAD ACADEMY · ÉVALUATION

QCM — Maritime, Ferroviaire, Aérien, Fluvial & Multimodal

50 questions à choix multiples · 4 réponses proposées · corrigé et explication sur la diapositive suivante

50

questions

100

diapositives

5

modes de transport

Quelle convention internationale régissant le transport maritime de marchandises date du 25 août 1924 ?

A

Convention de Hambourg

B

Convention de Bruxelles (Règles de La Haye)

C

Convention CNUDCI (Règles de Rotterdam)

D

Convention de Budapest

Quelle convention internationale régissant le transport maritime de marchandises date du 25 août 1924 ?



BONNE RÉPONSE

Convention de Bruxelles (Règles de La Haye)

EXPLICATION

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, dite Convention de Bruxelles (Règles de La Haye), a été signée le 25 août 1924.

Le protocole modifiant la Convention de Bruxelles et donnant naissance aux « Règles de Visby » a été signé le :

A

23 février 1968

B

31 mars 1978

C

11 décembre 2008

D

21 décembre 1979

Le protocole modifiant la Convention de Bruxelles et donnant naissance aux « Règles de Visby » a été signé le :



BONNE RÉPONSE

23 février 1968

EXPLICATION

Le Protocole de Visby, qui a modifié la Convention de Bruxelles de 1924, a été signé à Bruxelles le 23 février 1968.

Concernant les Règles de Hambourg (Convention des Nations Unies du 31 mars 1978), il est exact que :

A

Elles sont en vigueur mais non ratifiées par la France

B

Elles ont été ratifiées par la France en 2004

C

Elles remplacent totalement la Convention de Bruxelles en France

D

Elles ne concernent que le transport aérien

Concernant les Règles de Hambourg (Convention des Nations Unies du 31 mars 1978), il est exact que :



BONNE RÉPONSE

Elles sont en vigueur mais non ratifiées par la France

EXPLICATION

Les Règles de Hambourg sont entrées en vigueur au plan international, mais la France ne les a jamais ratifiées : elle reste soumise à la Convention de Bruxelles amendée par le Protocole de Visby.

Dans un affrètement « coque nue », qui a la responsabilité de l'exploitation technique du navire ?

A

L'armateur/fréteur

B

L'affréteur

C

Le commissionnaire de transport

D

Le destinataire

Dans un affrètement « coque nue », qui a la responsabilité de l'exploitation technique du navire ?



BONNE RÉPONSE

L'affréteur

EXPLICATION

Dans l'affrètement coque nue, le fréteur ne fournit que le navire sans équipage ; l'affréteur assume l'armement, l'équipage et donc l'exploitation technique et nautique du navire.

Dans un affrètement « à temps, tout équipé », qui conserve la gestion nautique du navire ?

A

L'affrèteur

B

Le fréteur

C

Le chargeur

D

Le destinataire

Dans un affrètement « à temps, tout équipé », qui conserve la gestion nautique du navire ?



BONNE RÉPONSE

Le fréteur

EXPLICATION

En affrètement à temps (time charter), le fréteur reste l'armateur et conserve la gestion nautique et l'équipage ; l'affréteur dispose seulement de la capacité commerciale du navire.

Dans un affrètement « au voyage » (voyage charter), le fréteur est à la fois :

A

Armateur et transporteur

B

Chargeur et destinataire

C

Assureur et transitaire

D

Affréteur et destinataire

Dans un affrètement « au voyage » (voyage charter), le fréteur est à la fois :



BONNE RÉPONSE

Armateur et transporteur

EXPLICATION

Dans l'affrètement au voyage, le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire : il reste armateur et agit comme transporteur vis-à-vis de l'affréteur-chargeur.

Selon la Convention de Bruxelles amendée, quelle est la limite maximale d'indemnisation du transporteur maritime ?

A

17 DTS par kilogramme

B

666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kg de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable

C

25 000 euros par conteneur

D

100 000 DTS par passager

Selon la Convention de Bruxelles amendée, quelle est la limite maximale d'indemnisation du transporteur maritime ?



BONNE RÉPONSE

666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kg de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable

EXPLICATION

Les Règles de La Haye-Visby plafonnent l'indemnisation à 666,67 DTS par colis ou unité, ou 2 DTS par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant retenue.

Quel est le délai de prescription au-delà duquel aucune action judiciaire relative au contrat de transport maritime ne peut être intentée ?

A 6 mois

B 1 an

C 2 ans

D 3 ans

Quel est le délai de prescription au-delà duquel aucune action judiciaire relative au contrat de transport maritime ne peut être intentée ?



BONNE RÉPONSE

1 an

EXPLICATION

Le délai de prescription des actions relatives au contrat de transport maritime, sous la Convention de Bruxelles amendée, est d'un an à compter de la livraison ou de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée.

Quelle est la durée minimale de l'action récursoire en transport maritime, selon le Protocole de 1968 ?

A 1 mois

B 3 mois

C 6 mois

D 1 an

Quelle est la durée minimale de l'action récursoire en transport maritime, selon le Protocole de 1968 ?



BONNE RÉPONSE

3 mois

EXPLICATION

Le Protocole de 1968 (article 6 bis) permet d'exercer une action récursoire contre un tiers même après l'expiration du délai d'un an, dans le délai prévu par la loi du tribunal saisi, sans que ce délai puisse être inférieur à trois mois.

Un connaissance maritime « clean » (net de réserves) est notamment exigé par :

A

Les douanes pour le dédouanement

B

Les banques lors de l'établissement de crédits documentaires

C

L'OMI pour l'immatriculation du navire

D

L'assureur pour couvrir les risques de guerre

Un connaissance maritime « clean » (net de réserves) est notamment exigé par :



BONNE RÉPONSE

Les banques lors de l'établissement de crédits documentaires

EXPLICATION

Les banques exigent généralement un connaissance « clean », sans réserve sur l'état ou le conditionnement de la marchandise, comme condition de mise en jeu d'un crédit documentaire.

Que signifie l'acronyme FCL dans le transport maritime conteneurisé ?

A

Free Cargo Loading

B

Full Container Load

C

Freight Collect Line

D

Fast Container Logistics

Que signifie l'acronyme FCL dans le transport maritime conteneurisé ?



BONNE RÉPONSE

Full Container Load

EXPLICATION

FCL (Full Container Load) désigne un conteneur complet, chargé pour un seul expéditeur/destinataire, par opposition au LCL qui regroupe plusieurs expéditions.

Le groupage maritime, où plusieurs chargeurs partagent un même conteneur, est aussi appelé :

A FCL

B LCL (Less than Container Load)

C TEU

D NVOCC

Le groupage maritime, où plusieurs chargeurs partagent un même conteneur, est aussi appelé :



BONNE RÉPONSE

LCL (Less than Container Load)

EXPLICATION

Le LCL (Less than Container Load) correspond au groupage : plusieurs expéditions de chargeurs différents sont regroupées dans un même conteneur, puis dégroupées à l'arrivée.

Quel est le volume utile approximatif d'un conteneur « dry » de 20 pieds ?

A 15 m³

B 33 m³

C 66 m³

D 100 m³

Quel est le volume utile approximatif d'un conteneur « dry » de 20 pieds ?



BONNE RÉPONSE

33 m³

EXPLICATION

Un conteneur dry standard de 20 pieds offre un volume utile d'environ 33 m³ (contre environ 66-67 m³ pour un conteneur de 40 pieds).

La Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux est aussi désignée par le sigle :

A CIM

B COTIF

C CMR

D CMNI

La Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux est aussi désignée par le sigle :



BONNE RÉPONSE

COTIF

EXPLICATION

La convention elle-même est la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), signée à Berne ; les Règles Uniformes CIM en constituent l'appendice B, propre au transport de marchandises.

Quel est le plafond d'indemnisation (CIM) en cas de pertes ou avaries en transport ferroviaire international ?

A

2 DTS/kg

B

17 DTS/kg

C

666,67 DTS/colis

D

25 000 DTS/conteneur

Quel est le plafond d'indemnisation (CIM) en cas de pertes ou avaries en transport ferroviaire international ?



BONNE RÉPONSE

17 DTS/kg

EXPLICATION

Le plafond d'indemnisation CIM en cas de perte ou avarie est de 17 DTS par kilogramme de masse brute manquante ou avariée.

En cas de retard en transport ferroviaire, l'indemnisation peut s'élever jusqu'à :

A

2 fois le prix du transport

B

4 fois le prix du transport

C

10 fois le prix du transport

D

La valeur totale de la marchandise

En cas de retard en transport ferroviaire, l'indemnisation peut s'élever jusqu'à :



BONNE RÉPONSE

4 fois le prix du transport

EXPLICATION

L'indemnité due en cas de dépassement du délai de livraison est plafonnée au quadruple du prix du transport, sans se cumuler avec l'indemnité pour perte totale.

Quel est le délai de chargement/déchargement réglementaire en trafic ferroviaire national (SNCF) ?

A 4 heures

B 8 heures

C 12 heures

D 24 heures

Quel est le délai de chargement/déchargement réglementaire en trafic ferroviaire national (SNCF) ?



BONNE RÉPONSE

8 heures

EXPLICATION

En trafic national, le délai réglementaire de chargement et de déchargement est de 8 heures, ce délai pouvant en pratique être allongé selon la desserte ou un accord négocié.

La lettre de voiture ferroviaire (CIM) a la particularité de :

A

Constituer un titre négociable comme un connaissance

B

Ne pas avoir la valeur d'un connaissance

C

Remplacer obligatoirement le contrat de transport écrit

D

N'exister que sous forme électronique

La lettre de voiture ferroviaire (CIM) a la particularité de :



BONNE RÉPONSE

Ne pas avoir la valeur d'un connaissance

EXPLICATION

À la différence du connaissance maritime, la lettre de voiture CIM n'est ni négociable ni représentative de la marchandise : elle ne fait que constater le contrat de transport.

Quel est le délai de prescription général des actions en transport ferroviaire international ?

A 6 mois

B 1 an

C 2 ans

D 5 ans

Quel est le délai de prescription général des actions en transport ferroviaire international ?



BONNE RÉPONSE

1 an

EXPLICATION

Le délai de prescription général des actions nées du contrat CIM est d'un an, porté à deux ans dans certains cas particuliers (faute intentionnelle ou inexcusable, remboursement perçu à tort...).

En cas de perte totale de la marchandise en transport ferroviaire, l'ayant droit peut la considérer comme perdue :

A

Immédiatement après l'expiration du délai de livraison

B

Dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison

C

Après 60 jours

D

Après un an

En cas de perte totale de la marchandise en transport ferroviaire, l'ayant droit peut la considérer comme perdue :



BONNE RÉPONSE

Dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison

EXPLICATION

Une présomption de perte joue au bénéfice de l'ayant droit lorsque la marchandise n'a pas été livrée ni tenue à sa disposition dans les trente jours suivant l'expiration du délai de livraison.

Pour les wagons complets, à défaut de convention contraire, le chargement incombe à :

A

Au transporteur

B

À l'expéditeur

C

Au destinataire

D

À l'agent commercial SNCF

Pour les wagons complets, à défaut de convention contraire, le chargement incombe à :



BONNE RÉPONSE

À l'expéditeur

EXPLICATION

Pour les wagons complets, à défaut de convention contraire, le chargement incombe à l'expéditeur, et le déchargement, après livraison, au destinataire.

RFF (Réseau Ferré de France), mentionné dans le cours, est :

A

Un opérateur privé de fret

B

Le propriétaire foncier de la totalité du réseau ferré français

C

Un syndicat de cheminots

D

Une compagnie d'assurance ferroviaire

RFF (Réseau Ferré de France), mentionné dans le cours, est :



BONNE RÉPONSE

Le propriétaire foncier de la totalité du réseau ferré français

EXPLICATION

RFF, créé en 1997, était l'établissement public propriétaire de l'infrastructure ferroviaire française, chargé de sa gestion et de son développement (aujourd'hui intégré à SNCF Réseau).

Parmi les opérateurs ferroviaires cités pour le fret en France, on trouve :

A

Fret SNCF

B

Air France Cargo

C

CMA CGM

D

VNF

Parmi les opérateurs ferroviaires cités pour le fret en France, on trouve :



BONNE RÉPONSE

Fret SNCF

EXPLICATION

Fret SNCF est l'opérateur historique du fret ferroviaire en France ; les trois autres options relèvent respectivement du transport aérien, maritime et fluvial.

Parmi les cas d'exonération de responsabilité du transporteur ferroviaire international, on trouve notamment :

A

Le risque inhérent au transport en wagons découverts

B

La grève générale des douanes

C

Le changement de propriétaire du wagon

D

Le retard dû aux conditions météorologiques uniquement

Parmi les cas d'exonération de responsabilité du transporteur ferroviaire international, on trouve notamment :



BONNE RÉPONSE

Le risque inhérent au transport en wagons découverts

EXPLICATION

Le transport en wagon découvert, lorsqu'il a été expressément convenu, constitue un risque particulier permettant au transporteur de s'exonérer, sous réserve de prouver le lien de causalité avec le dommage.

Pour les wagons complets, le délai d'expédition maximal fixé par les RU-CIM est de :

A

8 heures

B

12 heures

C

24 heures

D

48 heures

Pour les wagons complets, le délai d'expédition maximal fixé par les RU-CIM est de :



BONNE RÉPONSE

12 heures

EXPLICATION

Pour les wagons complets, le délai d'expédition maximal est de 12 heures, contre 24 heures pour les envois de détail.

La Convention de Varsovie relative au transport aérien international a été signée le :

A

12 octobre 1929

B

28 septembre 1955

C

28 mai 1999

D

7 décembre 1944

La Convention de Varsovie relative au transport aérien international a été signée le :



BONNE RÉPONSE

12 octobre 1929

EXPLICATION

La Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée le 12 octobre 1929.

La Convention de Montréal, qui fixe les règles actuelles de responsabilité du transporteur aérien, a été ratifiée par la France le :

A

12 octobre 1929

B

4 novembre 2003

C

29 avril 2004

D

1er janvier 2002

La Convention de Montréal, qui fixe les règles actuelles de responsabilité du transporteur aérien, a été ratifiée par la France le :



BONNE RÉPONSE

29 avril 2004

EXPLICATION

La France a ratifié la Convention de Montréal (signée le 28 mai 1999) le 29 avril 2004, en même temps que douze autres États membres de l'Union européenne ; la Convention est entrée en vigueur au plan international le 4 novembre 2003.

Le document matérialisant le contrat de transport aérien est :

A

Le connaissement (B/L)

B

La lettre de voiture CIM

C

La LTA (Lettre de Transport Aérien) ou AWB

D

Le récépissé fluvial

Le document matérialisant le contrat de transport aérien est :



BONNE RÉPONSE

La LTA (Lettre de Transport Aérien) ou AWB

EXPLICATION

Le contrat de transport aérien est matérialisé par la LTA (Lettre de Transport Aérien), ou Air Waybill (AWB) en anglais.

La MAWB (Master Air Way Bill) est émise par :

A

Le commissionnaire de transport

B

La compagnie aérienne (ou son agent autorisé)

C

Le chargeur final uniquement

D

La DGAC

La MAWB (Master Air Way Bill) est émise par :



BONNE RÉPONSE

La compagnie aérienne (ou son agent autorisé)

EXPLICATION

La MAWB, ou LTA mère, est émise par la compagnie aérienne (ou son agent habilité) ; elle regroupe l'ensemble des HAWB constituant le groupage, avec le poids brut et le volume total.

La HAWB (House Air Way Bill) matérialise le contrat de transport entre :

A

Deux compagnies aériennes

B

Le commissionnaire de transport et son donneur d'ordre

C

L'OACI et l'IATA

D

L'expéditeur et le destinataire directement

La HAWB (House Air Way Bill) matérialise le contrat de transport entre :



BONNE RÉPONSE

Le commissionnaire de transport et son donneur d'ordre

EXPLICATION

La HAWB, ou LTA maison, est émise par le commissionnaire de transport (groupeur) à ses clients ; elle matérialise le contrat entre le commissionnaire et son donneur d'ordre, les différentes HAWB étant regroupées sur une MAWB unique.

Selon la Convention de Montréal, la limite de responsabilité du transporteur pour les marchandises est de :

A

2 DTS/kg

B

17 DTS/kg

C

100 000 DTS/passager

D

1 000 DTS/passager

Selon la Convention de Montréal, la limite de responsabilité du transporteur pour les marchandises est de :



BONNE RÉPONSE

17 DTS/kg

EXPLICATION

La Convention de Montréal plafonne la responsabilité du transporteur aérien pour les marchandises à 17 DTS par kilogramme, un montant aligné sur celui retenu en transport ferroviaire international (CIM).

En cas d'avarie constatée sur une marchandise transportée par voie aérienne, le délai pour émettre des réserves écrites est de :

A 7 jours

B 14 jours

C 21 jours

D 30 jours

En cas d'avarie constatée sur une marchandise transportée par voie aérienne, le délai pour émettre des réserves écrites est de :



BONNE RÉPONSE

7 jours

EXPLICATION

En cas d'avarie, la personne ayant droit à la livraison doit protester par écrit au plus tard dans les sept jours à compter de la réception de la marchandise.

En cas de retard en transport aérien, la protestation doit être faite au plus tard dans :

A 7 jours

B 14 jours

C 21 jours

D 3 mois

En cas de retard en transport aérien, la protestation doit être faite au plus tard dans :



BONNE RÉPONSE

21 jours

EXPLICATION

En cas de retard, la protestation doit être faite au plus tard dans les vingt-et-un jours à compter de la date à laquelle la marchandise a été mise à disposition du destinataire.

Une marchandise transportée par air est considérée comme perdue au bout de :

A 3 jours

B 7 jours

C 14 jours

D 30 jours

Une marchandise transportée par air est considérée comme perdue au bout de :



BONNE RÉPONSE

7 jours

EXPLICATION

Si le transporteur admet la perte de la marchandise, ou si elle n'est pas arrivée dans les sept jours suivant la date à laquelle elle aurait dû arriver, le destinataire peut faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

Quel est le délai de prescription des actions judiciaires en transport aérien international (Convention de Montréal) ?

A 1 an

B 2 ans

C 3 ans

D 5 ans

Quel est le délai de prescription des actions judiciaires en transport aérien international (Convention de Montréal) ?



BONNE RÉPONSE

2 ans

EXPLICATION

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans un délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou de la date à laquelle l'aéronef aurait dû arriver.

Parmi les clauses exonératoires du transporteur aérien selon la Convention de Montréal, on trouve :

A

La nature ou le vice propre de la marchandise

B

Le retard du camion de pré-acheminement

C

Une erreur du transitaire

D

Le non-paiement du fret

Parmi les clauses exonératoires du transporteur aérien selon la Convention de Montréal, on trouve :



BONNE RÉPONSE

La nature ou le vice propre de la marchandise

EXPLICATION

Le transporteur aérien peut s'exonérer notamment lorsque le dommage résulte de la nature ou du vice propre de la marchandise, d'un emballage défectueux non imputable au transporteur, d'un acte de guerre ou d'un acte de la puissance publique.

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a son siège à :

A Paris

B Genève

C Montréal

D Chicago

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a son siège à :



BONNE RÉPONSE

Montréal

EXPLICATION

L'OACI, créée par la Convention de Chicago de 1944, a son siège à Montréal.

L'IATA (International Air Transport Association) a été créée en :

A 1929

B 1944

C 1945

D 1999

L'IATA (International Air Transport Association) a été créée en :



BONNE RÉPONSE

1945

EXPLICATION

L'IATA, association regroupant les compagnies aériennes, a été fondée à La Havane en 1945.

La Convention de Budapest, relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, est aussi désignée par le sigle :

A CMR

B CMNI

C COTIF

D RU-CIM

La Convention de Budapest, relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, est aussi désignée par le sigle :



BONNE RÉPONSE

CMNI

EXPLICATION

La Convention de Budapest est désignée par le sigle CMNI (Convention relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure).

La Convention de Budapest a été ratifiée par la France le :

A

1er avril 2005

B

11 mai 2007

C

1er septembre 2007

D

22 juin 2001

La Convention de Budapest a été ratifiée par la France le :



BONNE RÉPONSE

11 mai 2007

EXPLICATION

La France a déposé son instrument de ratification de la CMNI le 11 mai 2007 (la Convention, signée le 22 juin 2001, était déjà entrée en vigueur au plan international le 1er avril 2005 ; elle est entrée en vigueur pour la France le 1er septembre 2007).

Le réseau fluvial français, hérité du 19ème siècle, est appelé :

A

Réseau Schuman

B

Réseau Freycinet

C

Réseau Mannheim

D

Réseau Budapest

Le réseau fluvial français, hérité du 19ème siècle, est appelé :



BONNE RÉPONSE

Réseau Freycinet

EXPLICATION

Le gabarit et le réseau fluvial français hérités des grands travaux du 19e siècle portent le nom de réseau Freycinet, du nom du ministre Charles de Freycinet.

VNF (Voies Navigables de France) a été créé en :

A 1968

B 1991

C 2000

D 2007

VNF (Voies Navigables de France) a été créé en :



BONNE RÉPONSE

1991

EXPLICATION

Voies Navigables de France (VNF), établissement public chargé de la gestion du réseau fluvial, a été créé en 1991.

Selon la Convention de Budapest, le plafond maximal de responsabilité du transporteur fluvial est de :

A

17 DTS/kg

B

2 unités de compte/kg ou 666,67 DTS/colis, le montant le plus élevé s'appliquant

C

100 000 DTS/passager

D

762 €/tonne

Selon la Convention de Budapest, le plafond maximal de responsabilité du transporteur fluvial est de :



BONNE RÉPONSE

2 unités de compte/kg ou 666,67 DTS/colis, le montant le plus élevé s'appliquant

EXPLICATION

La CMNI reprend un mécanisme proche des Règles de La Haye-Visby : le plafond est de 2 unités de compte par kilogramme ou de 666,67 DTS par colis, le montant le plus élevé étant retenu.

Le connaissance fluvial, créé par un arrêté du 20 juillet 1960, est :

A

Non négociable dans tous les cas

B

Négociable (connaissance à ordre)

C

Réservé uniquement au transport national

D

Émis uniquement par les douanes

Le connaissance fluvial, créé par un arrêté du 20 juillet 1960, est :



BONNE RÉPONSE

Négociable (connaissance à ordre)

EXPLICATION

Le connaissance fluvial français, créé par l'arrêté du 20 juillet 1960, est un titre négociable établi à ordre, à la différence de la lettre de voiture routière ou ferroviaire.

Dans un contrat fluvial « à temps », le délai de préavis de résiliation est fixé à :

A

Cinq jours par mois du contrat initial

B

Un mois calendaire

C

Trente jours francs

D

Aucun préavis n'est requis

Dans un contrat fluvial « à temps », le délai de préavis de résiliation est fixé à :



BONNE RÉPONSE

Cinq jours par mois du contrat initial

EXPLICATION

Dans le contrat type de transport fluvial « à temps », le préavis de résiliation est calculé proportionnellement à la durée initiale du contrat, à raison de cinq jours par mois du contrat initial.

Dans le contrat fluvial « au tonnage », le batelier s'engage à transporter :

A

Un tonnage déterminé pendant une période fixée, contre un fret à la tonne

B

Une marchandise unique sans limite de durée

C

Un nombre illimité de conteneurs

D

Uniquement des marchandises dangereuses

Dans le contrat fluvial « au tonnage », le batelier s'engage à transporter :



BONNE RÉPONSE

Un tonnage déterminé pendant une période fixée, contre un fret à la tonne

EXPLICATION

Dans le contrat « au tonnage », le batelier s'engage à transporter un tonnage déterminé de marchandises pendant une période fixée, moyennant un fret calculé à la tonne.

Dans un contrat de voyage fluvial, l'indemnité pour perte ou avarie ne peut excéder :

A

2 € par kilogramme de marchandises manquantes ou avariées

B

17 DTS par kilogramme

C

666,67 DTS par colis

D

100 € par tonne

Dans un contrat de voyage fluvial, l'indemnité pour perte ou avarie ne peut excéder :



BONNE RÉPONSE

2 € par kilogramme de marchandises manquantes ou avariées

EXPLICATION

Le contrat type national de voyage fluvial plafonne l'indemnité pour perte ou avarie à 2 € par kilogramme de marchandise manquante ou avariée, un montant exprimé en euros et propre au régime contractuel national (à la différence du régime international CMNI, exprimé en DTS).

Le transport multimodal se définit comme une solution logistique consistant à :

A

Utiliser exclusivement la route

B

Emprunter à la suite au moins deux modes de transport différents

C

Transporter uniquement des conteneurs maritimes

D

Utiliser un seul type de véhicule sur tout le trajet

Le transport multimodal se définit comme une solution logistique consistant à :



BONNE RÉPONSE

Emprunter à la suite au moins deux modes de transport différents

EXPLICATION

Le transport multimodal consiste à emprunter successivement au moins deux modes de transport différents (route, fer, mer, air, fleuve) pour acheminer une même marchandise d'un point à un autre.

Dans la logistique multimodale, une spécificité importante est que :

A

L'unité de chargement change à chaque rupture de charge

B

L'unité de chargement (le conteneur) ne change pas pendant toute la durée du transport

C

Seul le transport aérien est autorisé

D

Le contrat doit être renouvelé à chaque mode utilisé

Dans la logistique multimodale, une spécificité importante est que :



BONNE RÉPONSE

L'unité de chargement (le conteneur) ne change pas pendant toute la durée du transport

EXPLICATION

La spécificité du transport multimodal est que l'unité de chargement, généralement le conteneur, reste la même du point de départ au point d'arrivée, ce qui évite les ruptures de charge sur la marchandise elle-même.

La Convention de Budapest (CMNI) ne s'applique pas :

A

Aux transports fluviaux transfrontaliers de marchandises

B

Aux bateaux remorqués ou poussés, ni aux bagages ou véhicules des passagers

C

Aux marchandises dangereuses

D

Aux contrats de transport au voyage

La Convention de Budapest (CMNI) ne s'applique pas :



BONNE RÉPONSE

Aux bateaux remorqués ou poussés, ni aux bagages ou véhicules des passagers

EXPLICATION

La CMNI régit le contrat de transport de marchandises par voie de navigation intérieure ; elle exclut de son champ les bateaux remorqués ou poussés en tant que tels, ainsi que les bagages ou véhicules appartenant aux passagers.